



La Communauté, Etat du port, C. DOUAY.  
— Textiles : l'Europe en mal de politique,  
A. HUBERT. — Le permis de conduire  
communautaire, J. DOUSSET. — Le  
système de distribution japonais : un  
obstacle pour les exportateurs euro-  
péens ?, M. UGONIS et J. de PUIFFER-  
RAT. — Compétence judiciaire, recon-  
naissance et exécution des décisions  
civiles et commerciales dans la Com-  
munauté économique européenne (XII),  
L. FOCSANEANU.

N° 244    FEVRIER 1981

REVUE DU  
**MARCHÉ  
COMMUN**

REVUE DE

# L'ÉNERGIE

numéro spécial

**Le financement des  
investissements énergétiques**

REVUE DE  
L'ÉNERGIE

3, rue soufflot 75005 PARIS



## **l'économie française est confrontée à de multiples défis internationaux**

Quels sont les plus menaçants ?  
Sont-ils vraiment nouveaux ?  
Sommes-nous prêts à les relever ?  
Reste-t-il une marge de manœuvre ?  
Les Nouveaux Pays Industrialisés :  
des concurrents ou des partenaires ?

**Un numéro spécial de la  
REVUE D'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE  
pose clairement ces questions,  
ouvre des débats, apporte des réponses.**  
R.E.I. : 3, RUE SOUFFLOT - PARIS 5<sup>e</sup>. TEL. : 634.10.30

VIENT DE PARAÎTRE

**Gérard DRUESNE**

*Professeur à l'université de Nancy II  
Directeur de recherches au Centre européen universitaire*

## **LA POLITIQUE AGRICOLE COMMUNE DEVANT LA COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

**1958 - 1978**

Cet ouvrage regroupe les articles que l'auteur a publiés dans la REVUE DU MARCHÉ COMMUN, sur la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes en matière agricole, pour la période 1958-1978. L'ouvrage est donc à jour au 31 décembre 1978. Il ne s'agit pas d'une œuvre doctrinale sur la politique agricole commune, d'une somme de réflexions sur le fonctionnement de celle-ci et les moyens de son amélioration, mais d'une analyse méthodique, conduite en fonction des principes fondamentaux du droit communautaire, de la masse considérable des arrêts — trois cents — rendus par la Cour en la matière. Un index, à la fin de l'ouvrage permet de retrouver aisément la jurisprudence correspondant à chaque mécanisme de la politique agricole commune.

UN OUVRAGE 13 × 20 cm prix : 47 F

**ÉDITIONS TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES**

3, rue Soufflot 75005 PARIS tél : 634 10 30



# REVUE DU MARCHÉ COMMUN

Numéro 244  
Février 1981

## sommaire

### problèmes du jour

- 55 'La Communauté, Etat du port, par Claude DOUAY, Magistrat, conseiller juridique auprès de la direction générale de la Marine marchande au Ministère des Transports à Paris.
- 67 Textiles : l'Europe en mal de politique, par Agnès HUBERT.

### l'économie et le social dans le marché commun

- 71 Le permis de conduire communautaire, par Jacques DOUSSET, Directeur à la Commission des Communautés européennes.
- 73 Le système de distribution japonais : un obstacle pour les exportateurs européens ?, par Muriel UGONIS, Docteur en Intégration Européenne, ex-stagiaire de l'Université de Tsukuba, Tokyo (1979-1980), et Jérôme de PUIFFERRAT, Juriste, ex-stagiaire à l'Université de Tsukuba, Tokyo (1979-1980).

### questions institutionnelles et juridiques

- 81 Compétence judiciaire, reconnaissance et exécution des décisions civiles et commerciales dans la Communauté économique européenne (XII), par Lazar FOCSANEANU, Diplômé de l'Académie de Droit International de La Haye, Chargé de cours à l'Institut d'études politiques et à l'Institut de Droit des affaires de l'Université d'Aix-Marseille III.

### actualités et documents

- 95 Communautés européennes.

© 1981 REVUE DU MARCHÉ COMMUN

Toute copie ou reproduction même partielle, effectuée par quelque procédé que ce soit dans un but d'utilisation collective et sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, constitue une contrefaçon passible des peines prévues par la loi du 11 mars 1957 et sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

*Les études publiées dans la Revue n'engagent que les auteurs, non les organismes, les services ou les entreprises auxquels ils appartiennent*

*Voir en page II les conditions d'abonnement*



## Comité de patronage

M. Maurice BARRIER, Président du Conseil National du Commerce ;

M. Joseph COUREAU, Président de la Confédération Générale de l'Agriculture ;

M. Etienne HIRSCH, Ancien Président de la Communauté Européenne de l'Energie Atomique ;

M. Paul HUVELIN ;

M. Jean MARCOU, Président honoraire de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce et d'Industrie ;

M. Pierre MASSÉ, Président Honoraire du Conseil d'Administration de l'Electricité de France ;

M. François-Xavier ORTOLI, Président de la Commission des Communautés Européennes ;

M. Maurice ROLLAND, Conseiller à la Cour de Cassation Président de l'Association des Juristes Européens ;

M. Jacques RUEFF, de l'Académie Française.

## Comité de rédaction

Jean-Pierre BRUNET

Jean DENIAU

Jean DROMER

Pierre DROUIN

Mme Edmond EPSTEIN

Pierre ESTEVA

Renaud de la GENIERE

Bertrand HOMMEY

Michel LE GOC

Patrice LEROY-JAY

Jacques MAYOUX

Paul REUTER

R. de SAINT-LEGIER

Jacques TESSIER

Robert TOULEMON

Daniel VIGNES

Jacques VIGNES

Jean WAHL

Armand WALLON

**Directrice : Geneviève EPSTEIN**

**Rédacteur en chef : Daniel VIGNES**

**La revue paraît mensuellement**

Toute copie ou reproduction, même partielle, effectuée par quelque procédé que ce soit, dans un but d'utilisation collective et sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause constitue une contrefaçon passible des peines prévues par la loi du 11 mars 1957 et sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

RÉDACTION, ABONNEMENTS ET PUBLICITÉ

REVUE DU MARCHÉ COMMUN

3, rue Soufflot, 75005 PARIS. Tél. 634.10.30

Abonnement 1981

France ..... 349 F (TTC)

Etranger ..... 371 F

Paiement par chèque bancaire, mandat-poste, virement postal au nom des « EDITIONS TECHNIQUES et ECONOMIQUES », compte courant postal, Paris 10737-10.

## Répertoire des annonceurs

Droit Social, p. III couv. et p. 104. — Editions Techniques et Economiques : G. Druet, p. II couv. ; Revue de l'Energie (n° spécial), p. II couv. ; Revue d'Economie Industrielle, p. II couv. ; Café de la Paix, p. III couv. — Kompass, p. IV couv. — Sogica, p. III couv.

# LA COMMUNAUTÉ, ÉTAT DU PORT

Claude DOUAY

*Magistrat, conseiller juridique  
auprès de la direction générale  
de la Marine marchande  
du Ministère des Transports à Paris*

Dans le droit traditionnel de la mer une place prééminente est faite à la compétence de l'Etat du pavillon. La sacro-sainte loi du pavillon est la règle coutumière qui s'est trouvée codifiée dans les conventions de Genève du 29 avril 1958 relatives au droit de la mer (convention sur la haute mer, convention sur les eaux territoriales). Elle a été respectée et reprise aussi bien dans les conventions de droit maritime privé, les conventions de Bruxelles, puis dans les conventions techniques élaborées par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI).

Toutefois, pour mieux assurer le respect et l'application des normes internationales de sécurité qui incombent à l'Etat du pavillon, certaines conventions techniques de l'OMCI font une place, bien modeste certes mais nouvelle par rapport aux principes du droit international, aux compétences qui sont alors reconnues à l'Etat du port.

L'Etat du port est celui dans un port duquel un navire vient volontairement séjourner au cours d'une escale. Le port n'est pas celui de l'immatriculation du navire, sinon l'Etat ne serait pas alors l'Etat du port mais l'Etat du pavillon.

L'évolution du droit de la mer résultant des travaux de la 3<sup>e</sup> conférence sur le droit de la mer a amené — en même temps qu'une internationalisation du régime des fonds marins au-delà des limites des juridictions nationales, et ce au profit des pays du Tiers Monde qui revendiquent le « patrimoine commun de l'humanité » — une extension des compétences des Etats côtiers que de nombreux pays en développement voulaient voir reconnaître pour légitimer leurs extensions de juridiction sur les espaces maritimes. La notion de zone économique exclusive (Z.E.E.) a été admise par l'ensemble de la communauté internationale. Les Etats côtiers, à commencer par les nations maritimes elles-mêmes, en ont tiré profit pour s'attribuer les nouvelles compétences reconnues aux Etats disposant d'un important littoral maritime. Ils ont procédé à partir de 1976 à la création de zones économiques ou simplement à des zones de pêche réservées de 200 miles.

La Communauté Economique Européenne (CEE) elle-même s'est engagée dans cette voie. A la suite d'une décision du Conseil en date du 27 juillet 1976, les Etats membres ont été invités à créer à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1977 des zones de pêche réservées de 200 miles. La France, pour sa part, a institué par une loi du 16 juillet 1976 une zone économique qu'elle a ultérieurement mise en vigueur le long des côtes de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord (à la seule exception du littoral méditerranéen) ainsi que des côtes de ses départements et territoires d'outre-mer (DOM et TOM).

Mais devant les risques d'une extension excessive des compétences de l'Etat côtier qui, pour des rai-



sons de sécurité ne peuvent s'exercer pleinement en mer dans la zone économique, et pour éviter l'arbitraire dans l'exercice de ces compétences (déroulement, retards et immobilisations des navires), il est apparu souhaitable que l'exercice des compétences de l'Etat côtier en matière de préservation du milieu marin et en matière de sécurité des navires qui ne seraient plus exclusivement confiées à l'Etat du pavillon, soit confié à l'Etat du port. La juridiction de l'Etat du port est apparue comme un remède contre une attribution excessive de compétences à l'Etat côtier. Il a semblé plus raisonnable que les compétences que l'Etat du pavillon n'exercerait pas avec une vigilance suffisante puissent être également attribuées à l'Etat du port.

C'est dans ces conditions qu'un rôle pouvait être joué par la CEE en harmonisant les réglementations portuaires nationales et en orientant dans ce domaine les politiques des Etats membres. Ceux-ci, à la seule exception du Luxembourg, sont tous des Etats maritimes ; dans un proche avenir ils vont compter parmi eux deux autres Etats maritimes, l'Espagne et le Portugal, après la Grèce qui est désormais dans les tout premiers pour l'importance de sa flotte marchande.

La mise en œuvre du traité de Rome dans le domaine des transports maritimes est en effet actuellement poursuivie depuis qu'il a été acquis définitivement que les dispositions générales du traité sont applicables dans le domaine des transports maritimes (arrêt de la Cour de justice des Communautés en date du 5 avril 1974 portant sur la libre circulation des marins) et sont d'application directe (arrêt *Reyners* du 21 juin 1974).

Par ailleurs, la CEE mène depuis plusieurs années une action dans le domaine de l'environnement et plus particulièrement dans celui de la préservation du milieu marin. Cette action s'est trouvée renforcée et a pris un tournant en quelque sorte à la suite de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz. Après la communication du ministre français des Affaires étrangères, M. de Guiringaud, le 4 avril 1978, le Conseil de la CEE a décidé de mener une action en matière de sécurité de la navigation, action qui s'est développée depuis.

C'est dans le cadre de cette action communautaire qu'il convient d'examiner en quoi la CEE peut être appelée à jouer un rôle dans la mise en œuvre de la notion de juridiction de l'Etat du port.

Mais avant d'examiner la mise en œuvre possible par la CEE de la compétence de l'Etat du port, il y a lieu d'abord de préciser ce que recouvre la notion de l'Etat du port (ou mieux de juridiction de l'Etat du port).

## I. — La notion d'Etat du port

Cette notion d'Etat du port, ou plus exactement celle de juridiction de l'Etat du port, est d'abord apparue dans les conventions techniques de l'OMCI, avec une portée relativement limitée. Puis elle a été mise au point de manière plus précise et avec une compétence plus étendue, au cours des travaux de la Conférence sur le droit de la mer où elle s'est concrétisée dans les dispositions du document de travail élaboré par la Conférence, le texte de négociation composite officieux (TNCO).

### A. — Les conventions techniques de l'OMCI

Le point commun de toutes les conventions techniques élaborées au sein de l'OMCI est que pour assurer l'application des règles de sécurité édictées et le contrôle des divers équipements des navires exigés à cet effet, l'Etat du pavillon a une responsabilité fondamentale, en principe exclusive. Par là sont respectés les principes essentiels du droit traditionnel de la mer qui ne reconnaît sur les navires que l'autorité de l'Etat qui octroie le pavillon et dans lequel sont immatriculés les navires. C'est l'Etat du pavillon et lui seul qui a l'obligation de veiller à l'application des règles internationales sur les navires battant son pavillon.

Bien que les Etats membres de l'OMCI, d'abord les Etats maritimes possédant des flottes marchandes puis de nouveaux Etats en développement intéressés au commerce maritime (118 Etats en septembre 1980), aient toujours été très respectueux des prérogatives de l'Etat du pavillon, il est apparu nécessaire pour obvier aux carences de certains Etats du pavillon et assurer un meilleur respect des conditions de sécurité, d'apporter dans les conventions de l'OMCI un certain nombre de tempéraments à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon en introduisant une nouvelle notion, celle de l'Etat du port.

L'OMCI, pour répondre à sa mission fondamentale, a élaboré un certain nombre de conventions techniques sur la sécurité de la navigation. A cet effet ont été notamment établies des règles sur la sécurité des navires dont l'essentiel figure dans des conventions successives sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (dites conventions SOLAS). Ce type de conventions couvre l'ensemble des dispositions se rapportant aux différents équipements dont les navires doivent être dotés pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer. Une première convention SOLAS a été adoptée le 6 mars 1948 et est entrée en vigueur le 17 mars 1958 ; une nouvelle convention SOLAS a été adoptée le 17 juin 1960 et est entrée en

vigueur le 26 mai 1965. Elle a été remplacée par la convention du 1<sup>er</sup> novembre 1974 qui vient d'entrer en vigueur le 25 mai 1980.

La règle 19 du chapitre I de l'Annexe de cette convention (reprenant celle de la convention de 1960) prévoit que tout navire possédant les certificats de sécurité délivrés en vertu de la convention est sujet dans les ports des autres Etats contractants à un contrôle qui a pour but de vérifier l'existence de ces certificats valides. Le certificat doit être accepté à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat ; dans ce cas, l'Etat du port doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger. Au cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le consul de l'Etat du pavillon du navire doit être informé immédiatement de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire et il doit en être fait rapport à l'OMCI. Ainsi sont préservés les droits de l'Etat du pavillon auxquels il est exceptionnellement porté atteinte. Enfin, il convient de préciser qu'aux termes de la règle 20, le bénéfice de la convention ne peut être revendiqué en faveur d'un navire qui ne possède pas les certificats appropriés et en cours de validité. En l'absence de certificats valides ce navire sera soumis à un contrôle matériel par l'Etat du port.

Un protocole à cette dernière convention SOLAS de 1974 a été adopté le 17 février 1978, dont le processus d'approbation ou de ratification par les Etats est en cours et qui devrait voir ses dispositions rendues applicables à bref délai dans le courant de l'année 1982. Les dispositions de la règle 19 sont reprises et renforcées : il suffit pour procéder au contrôle matériel du navire que celui-ci et son armement ne soient pas maintenus de façon satisfaisante ou qu'après une visite de sécurité un changement ait été apporté sans autorisation aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ou aux autres éléments ayant fait l'objet de la visite ayant donné lieu à délivrance de l'un des certificats de sécurité exigés (de construction de matériel d'armement radiotélégraphique, radiotéléphonique). Il est également prévu qu'en cas d'accident ou de défaut qui compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité de son équipement, le capitaine ou l'armateur doit en faire rapport aux autorités de l'Etat du pavillon et, si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, également aux autorités compétentes de l'Etat du port. Par ailleurs, en cas d'intervention de l'Etat du port, non seulement le consul de l'Etat du pavillon doit en être informé, mais en son absence le plus proche représentant diplomatique de l'Etat du pavillon ainsi que les

inspecteur ou organisme qui ont délivré les certificats. Enfin l'Etat du port doit communiquer tous les renseignements intéressant le navire aux autorités du port d'escale où le navire a été autorisé à se rendre.

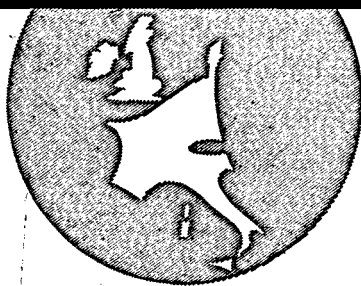
Ainsi dans ce protocole de 1978 les compétences de l'Etat du port se trouvent quelque peu élargies. Il est toutefois prévu une garantie : dans l'exercice du contrôle il faut éviter dans toute la mesure du possible de retenir ou de retarder indûment le navire, sous peine de réparation du préjudice subi.

Il existe une autre convention, celle du 5 avril 1966 sur les lignes de charge, entrée en vigueur le 21 juillet 1968, qui définit les règles de franc-bord des navires. L'article 21 prévoit que tout navire auquel un certificat a été remis en vertu de cette convention est soumis à un contrôle dans les ports des Etats contractants, qui vise à vérifier que le navire est muni d'un certificat en état de validité, qu'il n'est pas chargé au-delà des limites autorisées par le certificat et que la position de la ligne de charge correspond aux indications du certificat. L'Etat du port qui exerce le contrôle peut empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger. En cas d'intervention, le consul ou le représentant diplomatique de l'Etat du pavillon est informé.

Une autre convention de l'OMCI sur la sécurité des navires de pêche, adoptée à Torremolinos le 2 avril 1977 mais non encore en vigueur, contient en son article 4 des dispositions analogues à celles des règles 19 et 20 du chapitre I de l'Annexe à la convention SOLAS de 1974 sur le contrôle des certificats dans les ports des Etats contractants.

Dans un autre domaine particulier, celui du jaugeage des navires, en vue de remplacer la convention existante d'Oslo du 10 juin 1947, modifiée le 21 mai 1965, une nouvelle convention a été adoptée le 23 juin 1969 sous les auspices de l'OMCI. Cette convention qui n'est pas encore en vigueur prévoit dans son article 12 que tout navire battant pavillon d'un Etat contractant est soumis dans les ports des autres Etats contractants à l'inspection des agents habilités pour vérifier que le navire est pourvu d'un certificat international de jaugeage (prévu par la convention) en cours de validité et que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications portées sur le certificat. Au cas où l'inspection révèle que les caractéristiques principales du navire diffèrent de celles portées sur le certificat international de jaugeage, de telle manière qu'elles entraînent une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette, l'Etat du pavillon en est immédiatement informé.

Par ailleurs, en vue d'assurer la prévention de la pollution des eaux de la mer, la nouvelle convention



adoptée à l'OMCI le 2 novembre 1973 qui va entrer en vigueur au cours de l'année 1982 et qui est destinée à remplacer la convention existante de l'OMCI du 12 mai 1954, contient, ce qui est une innovation par rapport à cette dernière, des règles sur la conception et l'équipement des navires pétroliers. Elle régit aussi bien les rejets d'hydrocarbures que ceux des autres substances liquides nocives transportées en vrac et contient des règles relatives aux substances nuisibles transportées en colis, conteneurs, citernes-mobiles, camions ou wagons-citernes ; enfin, cette convention régit les rejets des eaux usées et des ordures.

Cette convention de 1973 dite Marpol a fait l'objet d'un protocole le 17 février 1978 (en même temps que le protocole à la convention SOLAS de 1974) qui ne fait plus qu'un seul et même instrument avec la convention Marpol dont il facilite l'entrée en vigueur. Cette entrée en vigueur a été retardée à raison des coûts des nouveaux équipements exigés et par l'absence de dispositifs de surveillance de rejets imposés aux navires-pétroliers ; ceux-ci ne sont pas encore commercialisés.

Ce qu'il convient de noter dans cette convention Marpol 1973 (et son protocole de 1978) c'est que, aux termes de l'article 5, tout navire tenu de posséder un certificat prévu par la convention est soumis dans les ports relevant de la juridiction d'une autre Partie à une inspection. Celle-ci a pour objet de vérifier à bord la présence d'un certificat en cours de validité sauf si l'Etat du port a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat. En l'absence de certificat en état de validité à bord, l'Etat du port prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller ; toutefois, l'Etat du port peut autoriser le navire à quitter le port pour se rendre au chantier de réparation le plus proche.

Il est prévu, ce qui est nouveau, que si l'Etat du port refuse à un navire étranger l'accès du port qui relève de sa juridiction, ou s'il procède à une intervention quelconque à l'égard de ce navire en arguant que le navire n'est pas conforme aux dispositions de la convention, l'Etat du port en avise le consul ou le représentant diplomatique de l'Etat du pavillon ou, en cas d'impossibilité, ce dernier. Toutefois, avant de signifier un tel refus et avant de procéder à une telle intervention, l'Etat du port demande à consulter l'Etat du pavillon. Ce dernier est également avisé si le navire ne possède pas à son bord de certificat en cours de validité. Enfin, dernière nouveauté, les Etats du port appliquent aux navires des Etats non Parties les dispositions de la convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Il est également prévu à l'article 6 de la convention Marpol que tout navire auquel s'applique la convention peut être soumis dans tout port d'un Etat Partie à une inspection en vue de vérifier s'il a rejeté des substances nuisibles en infraction. Dans ce cas le compte rendu en est communiqué à l'Etat du pavillon. Toute Partie, ce qui peut être tout Etat du port si l'infraction y est découverte, fournit à l'Etat du pavillon la preuve des rejets commis en infraction. L'Etat du pavillon doit examiner l'affaire et peut demander à l'autre Partie (l'Etat du port) des éléments plus complets et, s'il estime la preuve suffisante, doit entamer des poursuites en informant l'autre Partie (l'Etat du port) ainsi que l'OMCI.

De plus tout Etat du port peut inspecter tout navire soumis à la convention qui fait escale lorsqu'une autre Partie (à noter que ce n'est pas seulement l'Etat du pavillon, mais cela peut être l'Etat d'un autre port d'escale) lui demande de procéder à cette enquête en lui fournissant des preuves suffisantes de rejet effectué dans un lieu quelconque, ce qui peut être le cas pour des rejets effectués en haute mer. L'Etat du port doit rendre compte de l'enquête à l'Etat qui l'a demandée ainsi qu'à l'Etat du pavillon. Enfin des dispositions prévoient que dans l'exécution de ces mesures de contrôle les navires ne doivent pas être retardés indûment, sous peine de réparation pour le préjudice subi.

Ainsi c'est dans le domaine de la prévention de la pollution que les conventions adoptées sous l'égide de l'OMCI reconnaissent, avec un certain nombre d'obligations et de garanties préservant les droits de l'Etat du pavillon, les pouvoirs les plus étendus à l'Etat du port. Ceux-ci consistent en des compétences de contrôle pour assurer l'application des règles conventionnelles à l'égard de navires étrangers qui y sont en principe soumis ; mais, en vertu de la convention Marpol de 1973, les mêmes mesures peuvent être appliquées aux navires d'Etats non Parties à la convention pour ne pas les faire bénéficier de conditions plus favorables.

Si des compétences sont reconnues à l'Etat du port pour exercer des contrôles dans les domaines de la sécurité et de la prévention de la pollution, pouvant aller jusqu'à empêcher un navire étranger d'appareiller, ainsi que pour la constatation des infractions en matière de pollution, en revanche les compétences pour la poursuite judiciaire des infractions continuent à être exercées exclusivement par l'Etat du pavillon. Toutefois ce dernier doit informer l'Etat qui a signalé l'infraction (et c'est souvent l'Etat du port) ainsi que l'OMCI des poursuites engagées.

Ainsi dans les conventions techniques de l'OMCI un premier pas a été franchi, avec une compétence plus étendue dans le domaine de la prévention de la pollution. Mais cette compétence reste limitée à des mesures de contrôle et de constatation des infrac-



tions, permettant toutefois une immobilisation du navire étranger pour des raisons de sécurité. Les obligations essentielles continuent à peser sur l'Etat du pavillon qui conserve toutes ses prérogatives en matière de poursuites judiciaires. A noter toutefois que, selon le droit international classique, les infractions qui ne touchent pas à la conception, à l'équipement et à l'armement des navires étrangers, commises dans les eaux territoriales, c'est-à-dire les infractions en matière de rejets, relèvent de la compétence territoriale de l'Etat côtier. A ce titre, l'Etat du port est compétent pour ces infractions commises pendant que le navire étranger séjourne dans un port.

Pour que cette compétence de l'Etat du port se trouve élargie il était donc nécessaire que soit modifié le droit international public de la mer, ce qui ne pouvait être fait dans les conventions techniques de l'OMCI. Ce sera le cas à l'occasion de la réforme du droit traditionnel de la mer entreprise par la 3<sup>e</sup> conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer:

#### B. — *Les travaux de la conférence sur le droit de la mer*

En effet, l'objet de la future convention sur le droit de la mer qu'est chargée d'élaborer la 3<sup>e</sup> conférence réunie depuis décembre 1973, est très large. A côté du régime des fonds marins internationaux (au-delà des limites de la juridiction nationale) et du statut des espaces maritimes (mer territoriale, détroits, zone économique, plateau continental, haute mer, archipels et îles), le document de travail qui traduit les résultats officiels des négociations menées au cours des diverses sessions de la conférence contient toute une partie (la 12<sup>e</sup> de ce document dénommé, dans sa dernière version diffusée en août 1980, le texte de négociation composite officiel, révision 3) qui traite de la protection et de la préservation du milieu marin.

Dans ce domaine, plus familièrement dénommé celui de la pollution, l'objet de la future convention sur le droit de la mer n'est pas de déterminer les règles techniques visant à prévenir la pollution marine, notamment causée par les navires, mais de déterminer, outre les obligations générales des Etats et leurs droits, les compétences que les Etats peuvent exercer soit au plan réglementaire (et, en ce qui concerne la pollution des navires, il a été admis que la réglementation ne pouvait être qu'internationale), soit au plan de l'application de cette réglementation. En fait il s'agit de préciser les pouvoirs des Etats en matière de surveillance, de police et de poursuites pénales. Certes, la convention sur le droit de la mer n'est ni en vigueur, ni même adoptée, mais dans les domaines du droit de la mer pro-

prement dit (excluant le régime des fonds marins internationaux qui exige un instrument conventionnel), le texte de négociation composite officiel dit TNCO (révision 3) reflète des solutions ayant généralement fait l'objet d'un consensus au cours des travaux. Dans les domaines qui ne sont plus discutés, les Etats, en prenant des mesures unilatérales, en ont tiré les conséquences (notamment en créant des zones économiques) et il s'est ainsi formé un nouveau droit positif coutumier de la mer. En matière de préservation du milieu marin les négociations ont été clôturées lors de la 2<sup>e</sup> partie de la 8<sup>e</sup> session (en août 1979), le texte de négociation étant considéré comme la meilleure base possible d'un consensus.

Dans ces conditions on peut être fondé à s'appuyer, en matière de préservation du milieu marin, sur les dispositions élaborées par la 3<sup>e</sup> conférence sur le droit de la mer.

Elaboré par réaction contre le régime traditionnel de la mer, le nouveau droit de la mer s'est construit sur la base d'un principe d'appropriation collective des fonds marins internationaux (au-delà des limites de la juridiction nationale qui a été étendue à la zone économique de 200 milles et au-delà sur le plateau continental) et d'un principe d'appropriation individuelle par les Etats sur les portions de mer au large de leurs côtes. La liberté de navigation a toutefois été sauvegardée non-seulement en haute mer mais dans les détroits et les zones économiques, ainsi d'ailleurs que dans les eaux territoriales où le droit de passage inoffensif a été précisé. Toutefois la juridiction de l'Etat côtier s'est trouvée considérablement étendue sur la zone économique et le plateau continental, portant sur l'exploitation des ressources biologiques et non biologiques et sur la protection de celles-ci.

La juridiction en matière de préservation du milieu marin, tout en reconnaissant et précisant les compétences de l'Etat du pavillon, a étendu considérablement celles de l'Etat côtier par rapport à celles reconnues par le droit traditionnel de la mer.

C'est ainsi que l'Etat côtier dispose du droit de demander des renseignements à un navire étranger naviguant dans sa zone économique exclusive, s'il a des motifs sérieux de penser qu'il a commis une infraction en matière de pollution. Si l'infraction a entraîné des rejets importants ou une pollution notable, ou une menace de pollution notable, l'Etat côtier peut procéder à une inspection matérielle du navire si celui-ci a refusé de donner des renseignements ou si ceux-ci sont en contradiction avec des faits patents. L'Etat côtier dispose de pouvoirs de poursuites pénales, d'abord dans sa mer territoriale, y compris le droit de saisir et d'immobiliser le navire en infraction, sous réserve certes du respect du droit de passage inoffensif, mais il est précisé que



le passage cesse d'être inoffensif en cas d'acte volontaire et grave de pollution. Dans sa zone économique l'Etat côtier peut exercer des poursuites pénales à l'égard d'un navire étranger y ayant commis une infraction en matière de rejets ayant causé des dommages ou risquant d'en causer, lorsqu'il s'agit d'une infraction dont la preuve est manifeste ; ce qui permet de procéder à l'immobilisation du navire. Il existe certes un droit de suspension de poursuites au profit de l'Etat du pavillon mais qui jouera assez difficilement et qui est écarté dans les situations les plus graves.

Pour éviter une trop grande extension des compétences de l'Etat côtier avec les inconvénients et les risques pour la navigation (déroutement, retard, immobilisation, impossibilité pour les navires de gros tonnage de se rendre dans un port proche sur injonction de l'Etat côtier, sans compter les perturbations sur les routes maritimes), il a été nécessaire de recourir à la juridiction de l'Etat du port pour compléter — et certaines puissances maritimes auraient souhaité : pour remplacer — l'extension de juridiction de l'Etat côtier dans la zone économique.

Il a été ainsi admis que, pour éviter les inconvénients et les risques de l'exercice des compétences de l'Etat côtier, ces compétences s'exerceraient dans le port de destination ou d'escale dans lequel se rend le navire. En fait, l'Etat du port est un Etat côtier, considéré seulement dans les compétences qu'il exerce lorsqu'un navire étranger séjourne dans un de ses ports. Il a été reconnu que l'Etat du port exerce ses compétences non seulement pour les infractions commises par ce navire dans ses eaux territoriales ou sa zone économique (compétences relevant de l'Etat côtier), mais pour les infractions commises au-delà, c'est-à-dire en haute mer.

Les pouvoirs reconnus à l'Etat du port donnent à celui-ci le droit de procéder à une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, à exercer des poursuites pour les rejets auxquels ce navire a procédé en violation des règles et normes internationales. Toutefois si l'infraction a été commise dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique d'un autre Etat, les poursuites ne peuvent être exercées qu'à la demande de cet Etat ou de l'Etat du pavillon, ou de l'Etat qui a subi des dommages en raison des rejets constituant une infraction. Mais l'Etat du port peut poursuivre d'office si l'infraction a causé ou risqué de causer la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique. De plus, l'Etat du port peut poursuivre d'office, au détriment de l'Etat du pavillon, si l'infraction a été commise en haute mer. Ce dernier cas constitue l'extension la plus exorbitante de la juridiction de l'Etat du port.

Par ailleurs, l'Etat du port doit s'efforcer de faire droit à une demande d'enquête d'un autre Etat si

des rejets constituant une infraction ont été commis, ou s'il y a risque de pollution dans la mer intérieure, les eaux territoriales ou la zone économique de cet Etat. Il en est de même, à la demande de l'Etat du pavillon, quel que soit le lieu où l'infraction a été commise. Il s'agit, il est vrai, d'une simple faculté pour l'Etat du port, et non d'une obligation. Enfin, l'Etat du port dispose du droit d'interdire à un navire étranger d'appareiller, s'il est en infraction et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin ; il peut seulement l'autoriser à se rendre au chantier de réparation le plus proche.

L'Etat du port a donc pouvoir pour procéder à une enquête et pour exercer des poursuites pénales pour tout rejet auquel ce navire a procédé en violation des règles et normes internationales, au besoin à la demande d'un autre Etat ou de l'Etat du pavillon, en respectant les garanties imposées : notamment le droit de suspension des poursuites au profit de l'Etat du pavillon dont on a dit qu'il jouera assez difficilement, en notifiant les mesures prises à l'Etat du pavillon et sans mettre en danger la sécurité de la navigation, avec obligation de donner promptement mainlevée de l'immobilisation des navires moyennant cautionnement.

Ainsi dans les textes de la conférence sur le droit de la mer, la juridiction de l'Etat du port est appelée à s'ajouter à la juridiction de l'Etat du pavillon pour engager des poursuites pénales pour les infractions commises même en haute mer, ainsi qu'à la juridiction de l'Etat territorialement compétent à la demande de l'Etat victime sans exiger le consentement de l'Etat dans les eaux duquel l'infraction a été commise.

A certains égards la juridiction de l'Etat du port en matière de pollution est apparue exorbitante, alors même que les intérêts de l'Etat du port ne sont pas touchés ou menacés. L'Etat du port peut agir à la demande d'un Etat intéressé (du pavillon, dans les eaux duquel l'infraction a été commise ou qui en a été victime) mais aussi d'office.

Toutefois, les droits reconnus à l'Etat du port — de police ou de poursuites pénales — ne sont pas une obligation même s'il agit à la demande d'un autre Etat, mais une simple faculté, ce qui donne bien la mesure de ce qu'on peut attendre de la coopération entre Etats au plan international.

Par ailleurs, il convient de noter que les pouvoirs reconnus à l'Etat du port (comme à l'Etat côtier et à l'Etat du pavillon) portent sur la juridiction en matière de préservation du milieu marin et ne concernent pas les règles concernant la sécurité des navires. Toutefois certains ont voulu donner une acception plus large à ces extensions de compétence, estimant que la prévention de la pollution impliquait le respect de règles concernant la sécurité de la navigation.

Un autre aspect de la juridiction de l'Etat du port — toujours dans les textes élaborés par la conférence sur le droit de la mer — se retrouve dans les pouvoirs reconnus aux Etats d'une même région qui ont conclu un accord en vue d'harmoniser les conditions d'accès dans leurs ports, de veiller dans leurs eaux territoriales, après avoir dûment notifié leur réglementation commune, au respect de celle-ci. En fait, ce n'est pas tellement lors du passage dans les eaux territoriales d'un Etat d'un navire se rendant dans un port d'un autre Etat ayant conclu un accord d'harmonisation des conditions d'accès dans les ports, que lors de l'accès dans le port que pourra être assuré le respect de ces conditions d'accès. Ainsi, là aussi, c'est la juridiction de l'Etat du port — plus que de l'Etat côtier — qui va intervenir. Elle visera à interdire l'entrée du port à un navire ne remplissant pas les conditions d'accès exigées dans les ports d'une même région dont les Etats ont conclu un accord à cet effet.

Ce dernier aspect de la juridiction de l'Etat du port — qui jusqu'ici n'a pas encore donné lieu à une application de fait — paraît être le plus intéressant dans la mesure où, sans craindre de distorsion ou détournement de trafic dans les ports d'une même région où les conditions d'accès dans les ports sont soumises aux mêmes exigences, chaque Etat du port pourra veiller à l'application d'une réglementation harmonisée, donc en fait commune.

Aussi y a-t-il là pour les Etats d'une même région, voulant exercer pleinement la juridiction de l'Etat du port, en appliquant de la même manière une réglementation commune, d'abord le respect des normes et règles internationales et en même temps celui des conditions particulières d'accès dans les ports, une possibilité d'action dans le domaine de la sécurité maritime. Il ne s'agira plus d'une action individuelle d'un Etat exerçant sa juridiction d'Etat du port, mais d'une action commune d'Etats du port qui se sont assignés un objectif commun.

Aussi était-il tentant qu'une telle action puisse être envisagée au sein de la Communauté économique européenne (CEE).

## II. — La mise en œuvre par la Communauté de la compétence de l'Etat du port

La notion d'Etat du port utilisée dans les conventions techniques de l'OMCI et les compétences de l'Etat du port résultant des travaux de la conférence sur le droit de la mer étant aussi précisés, il y a lieu

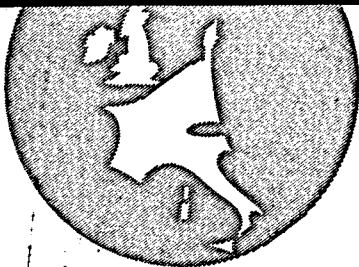
de voir dans quelle mesure cette notion d'Etat du port a été mise en œuvre par les instances communautaires. Au-delà des essais d'application entrepris au sein de la Communauté dont les résultats ont été jusqu'ici assez limités, il est possible, sur un plan de pure prospective, d'examiner ce que seraient les effets d'une véritable mise en œuvre par la Communauté de la compétence de l'Etat du port.

### A. — Les essais d'application de la compétence de l'Etat du port au sein de la Communauté

Les autorités maritimes de six Etats de la CEE (à l'exception de l'Italie, l'Irlande et du Luxembourg (ainsi que de la Norvège et la Suède ont pris l'initiative dans le mémorandum d'entente de La Haye du 2 mars 1978 d'exercer une surveillance générale des navires de commerce, quelle que soit leur nationalité, faisant escale dans leurs ports. Il s'agit d'assurer le respect d'un certain nombre d'exigences énumérées en annexe découlant de divers accords internationaux notamment la convention de l'Organisation internationale du travail (OIT) n° 147, du 29 octobre 1976 et portant sur les conditions du travail, d'habitabilité, d'hygiène, de sécurité et de santé à bord des navires. Les inspections et investigations en principe faites au hasard doivent avoir lieu en cas de déclaration ou de doute sur le respect des exigences énumérées à l'annexe du mémorandum. Les manquements relevés et auxquels il ne pourra être remédié en retenant le navire dans le port seront signalés aux autorités du port d'escale où le navire sera autorisé à se rendre. Une véritable coopération est instituée entre les autorités maritimes des Etats signataires qui adresseront des rapports sur les contrôles effectués et les mesures prises.

Une action communautaire a été entreprise en vue d'étendre l'application du mémorandum d'entente de La Haye à l'Irlande et à l'Italie et d'autoriser la Communauté à y adhérer.

Par ailleurs, une action communautaire a été menée à la suite du Conseil des ministres du 4 avril 1978, sur l'initiative de la France à la suite de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz. Différentes propositions ont été faites par la Commission, ainsi d'ailleurs que par la France et la République fédérale d'Allemagne (RFA). Par exemple, sur l'harmonisation des normes relatives à la sécurité, la santé et la composition des équipages. On peut citer un projet de directive du Conseil sur les normes minimales devant être respectées à bord des navires marchands, une proposition de décision du Conseil, faite par la Commission en vue de rendre obligatoire le contrôle des navires ayant fait l'objet de Résolutions de l'OMCI : la Résolution A 321 pour l'application de la convention SOLAS de 1960 et la convention



de 1966 sur les lignes de charges et la Résolution A 391 sur le contrôle des rejets d'hydrocarbures en application de la convention de 1954. Ces contrôles visent tous les navires faisant escale dans les ports des Etats de la Communauté ; en application de la Résolution A 321 il doit être procédé à l'inspection du nettoyage des citernes des navires pétroliers et un système d'information réciproque est prévu entre les Etats des ports.

Une directive a été adoptée par le Conseil le 21 décembre 1978 sur les mesures minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports de la Communauté ou en sortant. Appliquée d'abord aux hydrocarbures, elle a été étendue aux produits chimiques en vrac le 6 décembre 1979 ainsi qu'aux gaz liquides. Aux termes de cette directive, les navires-citernes doivent, avant l'entrée dans les ports, communiquer un certain nombre de renseignements, notamment sur la cargaison transportée et sur tout accident ou insuffisances techniques susceptibles de diminuer la manœuvrabilité ; et rester en liaison radio avec les stations côtières.

L'objet de ces mesures dont l'indication est loin d'être exhaustive est d'effectuer par les contrôles opérés par l'Etat du port, la détection des navires dits substandards (ou sous-normes). Pour parfaire le système il a été envisagé d'instituer au plan communautaire un fichier des navires.

Parmi les mesures préconisées dans cette action communautaire sur la sécurité maritime figurent, selon un calendrier fixé, les ratifications de diverses conventions internationales : la convention SOLAS de 1974 et son protocole de 1978, la convention Marpol de 1973 telle qu'amendée par le protocole de 1978 ; ainsi que la convention n° 147 de l'OIT du 29 octobre 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands. Cette convention, qui entrera en vigueur le 28 novembre 1981 ; a été ratifiée par la France le 2 mai 1978 et la plupart des Etats de la CEE qui ne l'ont pas encore fait sont invités à y procéder.

La convention OIT n° 147 prévoit notamment en son article 4 que lorsqu'un navire fait escale dans un port d'un Etat qui reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux mesures figurant dans la convention, l'Etat du port peut adresser un rapport à l'Etat du pavillon avec copie au directeur général du Bureau international du Travail (BIT) et prendre toutes les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue un danger pour la sécurité ou la santé ; en prenant ces mesures, le plus proche représentant maritime consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon devra être informé immédiatement et présent si possible. Le navire ne pourra pas être retenu indûment. On retrouve là les dispositions figurant dans les conventions techniques de l'OMCI. C'est la

juridiction qu'on peut qualifier de « classique » de l'Etat du port, sans pouvoirs de poursuites pénales.

C'est dans cette voie que s'est engagée également la Communauté avec une proposition de directive du Conseil, présentée par la Commission en mars 1980, concernant l'application, vis-à-vis de navires utilisant les ports de la Communauté, des normes internationales relatives à la sécurité des transports maritimes et la prévention de la pollution. Ce projet de directive, le dernier en date, en est (comme plusieurs autres d'ailleurs qui n'ont pas encore abouti) au stade des discussions entre Etats membres au sein du groupe de travail du Conseil sur les questions de transport.

L'objectif de cette proposition de directive est d'identifier les navires étrangers inférieurs aux normes qui font escale dans les ports de la Communauté, de procéder à leur inspection et de corriger les déficiences constatées. Il s'agit de faire assurer le respect des diverses conventions en vigueur (de 1960 et 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1966 sur les lignes de charge, de 1954 modifiée en 1962 et 1969 sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures) ainsi que les protocoles et conventions suivants dès leur entrée en vigueur : protocole de 1978 à la convention SOLAS de 1974, convention Marpol de 1973 telle qu'amendée par son protocole de 1978, convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (toutes conventions dont l'OMCI est dépositaire) ainsi que la convention n° 147 de l'OIT. Il est prévu que les navires immatriculés dans les Etats Parties à ces conventions ne bénéficient pas pour autant d'un traitement privilégié dans les domaines visés par la directive.

La proposition de directive, déjà amendée dans sa rédaction au cours des séances de travail du groupe Transport, prévoit que les navires battant pavillon d'un Etat membre autre que l'Etat membre dans le port duquel ils font escale ainsi que les navires de tous pays tiers, remplissent lors de chaque escale dans un port de la Communauté et avant d'y entrer une déclaration énonçant les différents éléments d'identification du navire et les divers certificats qu'il possède. Cette déclaration peut toutefois être faite à intervalles appropriés pour un navire qui fait fréquemment escale dans le même port d'un Etat membre ou ne sera faite que dans le premier port d'escale pour un navire faisant escale dans plus d'un port d'un Etat membre donné au cours d'un même voyage. Les certificats sont examinés dans la mesure où cela est nécessaire. Sont en outre étendues à tous navires les dispositions de la directive du 21 décembre 1978, modifiée le 6 décembre 1979, relative aux navires-citernes transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques en vrac.

Mettant en œuvre les dispositions des conventions internationales existantes, la proposition de directive prévoit l'inspection du navire et l'examen de la situation de l'équipage et des veilles, s'il y a de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de son équipement ou la situation de l'équipage ne correspondent pas aux indications des certificats. Une liste d'exemples de « bonnes raisons » figure en annexe de la directive. En cas d'infraction signalée par un Etat membre à un autre Etat membre, celui-ci doit procéder à l'enquête demandée. Lorsque l'inspection révèle des « insuffisances significatives » dont il est donné une série d'exemples, la question est traitée comme le prévoit la convention applicable, notamment si elle a prévu l'immobilisation du navire. Il est prévu dans la proposition de directive que le Conseil arrêtera un système d'information maritime (fichier des navires). A la suite d'une inspection un certificat est délivré par l'Etat du port constatant le cas échéant les déficiences. De plus il est prévu une taxe à acquitter par l'armateur du navire inspecté sur lequel ont été constatées des déficiences justifiant une immobilisation. Les violations des dispositions des conventions internationales applicables doivent faire l'objet de sanctions suffisamment dissuasives dans la législation des Etats membres. Enfin les Etats membres doivent s'accorder assistance pour l'application de la directive, en examiner à intervalle régulier le fonctionnement et fournir à la Commission des relevés de leurs activités de contrôle.

Il convient de noter que cette proposition de directive est encore loin d'être adoptée. S'il y a accord sur l'objectif de rendre le contrôle portuaire des normes de sécurité internationale plus efficace, mais en minimisant le coût de cette opération, il y a eu des réserves de la part de certains Etats membres sur le contenu et la forme de la proposition, notamment sur le choix du mécanisme proposé de contrôle, la déclaration n'étant pas par tous considérée comme le meilleur moyen d'identifier les navires inférieurs aux normes et l'application des mesures proposées soulevant des difficultés pratiques. Certains se sont même demandé si une telle directive était juridiquement et politiquement justifiée. Enfin, un problème majeur a été celui du transfert des compétences des Etats à la Communauté qui serait opéré par la directive ; à cet égard les Britanniques et les Danois restent hostiles à toute création d'une compétence communautaire dans le domaine de la sécurité maritime, malgré le point de vue de la Commission selon lequel il n'y aurait aucun transfert de compétence pour tout ce qui concerne les matières traitées par les conventions internationales ; seules les procédures jusqu'ici nationales de contrôle d'application des normes prévues par les conventions internationales constitueraient une matière communautaire.

Il faut bien reconnaître que, ni les objections techniques ni surtout le problème juridique de la compétence n'ont encore été résolus et sont de nature à freiner — voire même peut-être à empêcher — l'adoption d'une telle proposition de directive. On en est donc à des essais à ce stade, plutôt qu'à une véritable mise en œuvre, de la juridiction de l'Etat du port au plan communautaire.

C'est en partie en raison de ces difficultés intra-communautaires qu'a été relancée sur un plan européen plus élargi une action en faveur de la sécurité maritime à l'initiative du ministre français de Transports qui a invité ses collègues de douze autres pays européens (ceux de la CEE à l'exception du Luxembourg auquel se sont joint les futurs partenaires, Grèce, Espagne et Portugal, ainsi que la Norvège et la Suède) à la conférence de Paris qui s'est tenue les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 1980. Dans leur déclaration finale les treize ministres responsables de la sécurité maritime ont notamment reconnu comme objectif majeur l'entrée en vigueur des diverses conventions de l'OMCI et de la convention n° 147 de l'OIT. Ils ont noté les mesures déjà prises par la CEE, notamment la directive sur les conditions minimales exigées pour certains navires citernes entrant dans les ports de la Communauté ou en sortant et ont pris note de la volonté des Etats membres de la CEE de continuer à œuvrer pour une plus grande sécurité maritime.

Il est intéressant de relever dans la déclaration finale de la conférence de Paris le rôle que doivent jouer les Etats en tant qu'Etat du port en vue d'assurer une application effective des conventions internationales en vigueur, en contrôlant les navires fréquentant leurs ports, afin de déceler les navires inférieurs aux normes, de provoquer la rectification des déficiences et de décourager ainsi l'exploitation de tels navires. Les ministres ont décidé d'accroître l'efficacité des contrôles dans leurs ports, en s'engageant à mettre en œuvre les moyens nécessaires, y compris en personnel. L'échange d'informations augmentera l'efficacité de ces contrôles ; un groupe de travail doit mettre en œuvre cet objectif. Enfin, les méthodes de contrôle doivent être harmonisées afin de renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution sans introduire de distorsion de concurrence entre les ports.

Ainsi la conférence de Paris a poursuivi le même objectif que la Communauté elle-même en vue de mettre en œuvre la juridiction de l'Etat du port. La conférence a noté en particulier qu'il existe dans le domaine du contrôle dans les ports européens le memorandum de La Haye qui pourrait être étendu et amélioré et un projet de directive du Conseil en cours de discussion au sein de la Communauté. Le groupe de travail créé par la conférence est chargé de mettre en œuvre aussi rapidement que



possible les objectifs communs concernant un contrôle par l'Etat du port plus efficace.

Mais il faut bien remarquer que cette mise en œuvre de la juridiction de l'Etat du port par la Communauté, comme par la conférence de Paris, faite dans le cadre des conventions internationales existantes, comporte les mêmes limites que ces dernières. Si elle constitue une étape intéressante mais qui n'est pas encore atteinte, pour la mise en application de la juridiction de l'Etat du port, elle est encore loin de réaliser les possibilités ouvertes par les travaux de la conférence sur le droit de la mer.

Aussi il peut être intéressant de considérer ce que pourrait être, dans une étape ultérieure, les effets complets d'une juridiction de l'Etat du port réalisée au plan de la Communauté.

#### B. — Les effets de la juridiction de l'Etat du port mise en œuvre par la Communauté

Ainsi la nécessité de recourir à la juridiction de l'Etat du port est perçue depuis un certain temps devant les insuffisances et les carences de l'Etat du pavillon — du moins d'un certain nombre — de remplir pleinement ses obligations en matière de sécurité maritime. L'OMCI, le premier, est entré dans cette voie ; l'OIT a suivi et la Communauté économique européenne s'est bien rendu compte que tout progrès vers un plus strict respect des normes et règles internationales en matière de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution impliquait de recourir à une mise en œuvre de la juridiction de l'Etat du port.

Mais la juridiction de l'Etat du port exercée strictement par un Etat agissant isolément risque d'être un leurre et de se retourner dans ses conséquences économiques contre cet Etat zélé soucieux de faire respecter dans ses ports les réglementations internationales. Les risques de détournement de trafic vers les ports d'Etats voisins plus laxistes sont certains. Le zèle pour une stricte application des normes internationales n'est pas payant pour un Etat de port soucieux de préserver sa compétitivité dans le domaine portuaire.

Non seulement il risque à la limite de pénaliser ses propres navires comme Etat du pavillon en étant plus exigeant à leur égard, mais à coup sûr les navires étrangers fréquentant ses ports s'en détourneront pour éviter un strict contrôle de l'application des règles internationales de sécurité si celui-ci ne leur est pas appliqué dans des ports étrangers voisins. Pour un Etat soucieux d'exercer pleinement la juridiction de l'Etat du port, il ne servirait à rien d'être un champion isolé d'une stricte application du droit si c'est au détriment de ses intérêts économiques.

Il apparaît donc nécessaire d'agir collectivement en tout cas au plan régional, par entente entre Etats d'un même secteur géographique maritime qui sont décidés à promouvoir la sécurité maritime et la prévention de la pollution.

C'est ce qu'ont bien compris les Etats de la CEE en décidant de mener une action commune dans ce domaine, évitant ainsi de pénaliser l'un ou l'autre, en imposant chacun en ce qui le concerne le respect effectif des mêmes règles internationales non seulement à leurs propres navires mais aussi à tous les navires étrangers susceptibles de fréquenter les ports de l'ensemble d'une même région.

Toutefois les essais dans cette voie par les Etats de la Communauté sont souvent difficiles et rencontrent des obstacles aussi bien d'ordre pratique avec les incidences financières d'un contrôle systématisé que d'ordre juridique en ce qui concerne les conséquences qui seraient d'aboutir à un transfert des compétences des Etats au profit de la Communauté.

Ces essais ont été menés jusqu'ici en respectant les principes du droit de la mer traditionnel. Les difficultés et les obstacles rencontrés jusqu'ici dans les actions de mise en œuvre de la juridiction de l'Etat du port, difficultés dont beaucoup ne sont pas encore surmontées, ont empêché la Communauté, c'est-à-dire en fait les Etats de la Communauté, d'aller au-delà et de s'engager dans la voie ouverte par les travaux de la Conférence sur le droit de la mer, d'une véritable et complète juridiction de l'Etat du port.

Il ne semble pas que jusqu'ici des Etats aient utilisé la possibilité reconnue par l'article 211 § 3 du TNCO permettant aux Etats d'une même région qui ont conclu un accord en vue d'harmoniser les conditions d'accès dans leurs ports et ont dûment notifié cette réglementation commune, de veiller dans leurs eaux territoriales au respect de cette réglementation. Il s'agit d'un texte proposé par la délégation française après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz pour étendre les pouvoirs des Etats côtiers dans leurs eaux territoriales. Il était admis (article 25 § 2 du TNCO) qu'un Etat pouvait veiller dans ses eaux territoriales à l'application des conditions d'accès dans ses propres ports, sans préciser d'ailleurs — pas plus que dans le nouvel article 211 § 3 — jusqu'où pouvaient s'étendre ces pouvoirs, sans perdre de vue qu'ils sont limités par le droit de passage inoffensif. Mais ce dernier, également selon les textes élaborés par la conférence reprenant ceux du droit traditionnel classique codifiés dans les conventions de Genève du 29 avril 1958, est défini comme ne devant pas porter atteinte à la paix publique, à l'ordre et à la sécurité. Or un navire qui porte atteinte à la sécurité de la navigation ne peut prétendre bénéficier du droit de passage inoffensif. Mais s'il ne se dirige pas vers un port de l'Etat dans

les eaux territoriales duquel il navigue, l'article 25 § 2 ne s'appliquera pas ; en revanche, la nouvelle disposition de l'article 211 § 3 s'appliquera s'il existe cet accord d'harmonisation des conditions d'accès dans les ports entre Etats d'une même région.

D'où la possibilité, pour la Communauté, d'appliquer ces dernières dispositions en créant, comme elle l'a fait pour la pêche, une mer communautaire s'étendant sur les eaux territoriales des divers Etats membres où s'exerceront des pouvoirs de surveillance pour l'application d'une réglementation commune d'accès dans les ports.

Or, et c'est là le point essentiel, les dispositions de la proposition de directive concernant l'application dans les ports de la Communauté des normes internationales relatives à la sécurité des transports maritimes, qui sont actuellement en cours de discussion, ne posent pas des conditions d'admission dans les ports. Elles visent à exiger des navires entrant dans les ports de la Communauté un certain nombre de renseignements et à prévoir les conditions d'un contrôle dans les ports exercées conformément aux règles posées par les conventions internationales de l'OMCI (ou de l'OIT). Il n'est absolument pas question d'exiger des navires des conditions à remplir pour être admis dans les ports de la Communauté. Faute pour les navires étrangers de s'y soumettre, ces ports leur seraient interdits, ou les navires en infraction seraient passibles de sanctions à appliquer par l'Etat du port.

Un tel système ne serait pas nouveau puisque depuis plusieurs années il se pratique déjà dans les eaux territoriales de pays très exigeants quant au respect des normes de sécurité, comme le sont les Etats-Unis d'Amérique, qui n'hésitent pas à exiger des navires étrangers des équipements spécialisés, de radio-communication par exemple, qui sont fabriqués et commercialisés dans l'Etat du port en question. Le Canada, Etat voisin, suivant la même voie visant à imposer des équipements aux navires étrangers naviguant dans les eaux territoriales, il est exclu que les navires étrangers se rendant dans les eaux territoriales de ces pays afin de gagner leurs ports et non en simple passage, puissent être dépourvus des équipements exigés pour l'admission dans les ports.

Certes la situation est différente dans les ports des pays européens où il existe une concurrence entre ports d'Etats voisins. Mais il n'est pas déraisonnable de penser qu'une saine concurrence commerciale entre ports d'Etats d'une même région puisse s'exercer alors que les exigences en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution font l'objet d'une égale et aussi stricte application dans les différents ports des Etats de cette région. Bien plus, les eaux territoriales de ces Etats, en

l'espèce ceux de la Communauté élargie, seraient soumises dans toute leur étendue communautaire à une surveillance en quelque sorte « avancée » des conditions d'accès des navires dans les différents ports de la Communauté qui leur seraient également fermés si elles ne sont pas respectées.

La Communauté serait également en mesure de mettre en œuvre les extensions de compétences reconnues à l'Etat du port dans les textes élaborés par la conférence sur le droit de la mer (le TNCO), tant en matière de pouvoirs de police que de poursuites pénales. D'abord, droit pour l'Etat du port de procéder à une enquête pour les infractions en matière de pollution commises non seulement dans ses eaux territoriales (ce que reconnaît le droit traditionnel) mais également dans sa zone économique et même en haute mer au-delà de sa zone économique. Ensuite droit d'exercer d'office des poursuites pénales si l'infraction a causé ou risqué de causer la pollution de ses eaux intérieures, de ses eaux territoriales ou de sa zone économique. Les poursuites peuvent être exercées par l'Etat du port même si l'infraction a été causée en haute mer.

Certes un certain nombre de garanties prévues dans le TNCO devront être respectées, telles que la suspension des poursuites au bénéfice de l'Etat du pavillon : l'action judiciaire exercée par l'Etat du port est suspendue si des poursuites pénales sont engagées par l'Etat du pavillon du chef de la même infraction dans les six mois de l'action engagée par l'Etat du port. Cette suspension est écartée dans le cas où l'infraction a causé des dommages graves à l'Etat du port ou si l'Etat du pavillon a manqué à plusieurs reprises d'exercer des poursuites à l'égard de navires relevant de son autorité ayant commis des infractions. Mais du fait qu'il n'est pas prévu de notification à l'Etat du pavillon des poursuites exercées, ce dernier Etat se verra en quelque sorte « court-circuité » par une action pénale menée rapidement par l'Etat du port et aboutissant à une condamnation à très bref délai avant même que l'Etat du pavillon ait pu entreprendre des poursuites ni même être informé de l'infraction commise.

Un tel système de juridiction a pour effet de mettre en œuvre une coopération judiciaire entre Etats, notamment entre des Etats du port d'une même région. Il est en effet prévu dans les dispositions du TNCO que s'il s'agit d'une infraction commise dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique d'un autre Etat, les poursuites sont exercées à la demande de cet Etat ou de l'Etat qui a subi des dommages (dans ce dernier cas même si l'infraction a été commise dans les eaux d'un autre Etat).

En outre, l'Etat du port doit s'efforcer de faire droit à une demande d'enquête d'un autre Etat, si





des rejets constituant une infraction ont été commis, ou s'il y a eu pollution ou risque de pollution dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique de cet Etat. Dans le TNCO il s'agit d'une simple faculté et non d'une obligation. Mais au sein de la Communauté ce premier stade de coopération judiciaire devrait pouvoir être dépassé et tout Etat du port devrait être soumis à une véritable obligation de procéder à l'enquête demandée. Il serait en revanche plus délicat d'instituer une obligation d'engager des poursuites pénales à la demande d'un autre Etat membre, en raison du principe de l'opportunité des poursuites qui existe dans l'ensemble des systèmes judiciaires européens.

En revanche, une facilité existe déjà entre les Etats de la Communauté pour ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des jugements par application de la convention européenne de Bruxelles du 27 septembre 1968. De la sorte, une condamnation prononcée dans un Etat membre contre le capitaine d'un navire étranger pourra être exécutée dans un autre Etat membre lorsque ce capitaine se rendra dans un autre port de la Communauté.

On peut sans peine imaginer les possibilités de coopération dans un tel système. On ne se trouverait plus en présence d'Etats du port totalement distincts les uns des autres. Mais, à la suite de l'établissement par voie de directive communautaire d'une même réglementation des conditions d'accès dans tous les ports des Etats membres et de la mise en œuvre généralisée dans ces ports d'un même système de contrôle de l'application des conventions internationales, la Communauté apparaîtrait à cet égard comme une entité unique. Il n'y aurait plus autant d'Etats du port qu'il y a d'Etats membres, mais c'est bien la Communauté dans son ensemble qui serait l'Etat du port.

Les Etats membres agiraient de cette manière dans un ensemble cohérent : Parties aux mêmes conventions internationales, ayant adopté les mêmes conditions d'accès dans les ports, ils exerceraient un contrôle coordonné de l'ensemble de ces règles internationales et communautaires et agiraient en coopérant les uns les autres par l'échange permanent d'informations, aux différents stades de l'enquête, de la constatation des infractions, de leur poursuite pénale et de l'exécution des condamnations.

Une telle situation est-elle utopique ? La Communauté Etat du port est-elle un rêve irréaliste ? Les moyens juridiques d'y parvenir existent cependant. Le nouveau droit de la mer contient les dispositions fondamentales pour y parvenir.

## Conclusion

La Communauté Etat du port est loin d'être une réalité, du moins si l'on veut appliquer les textes élaborés par la conférence sur le droit de la mer. Mais c'est un objectif juridiquement possible.

Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre d'une certaine juridiction de l'Etat du port conforme aux règles du droit international traditionnel sont bien la preuve que la Communauté ne constitue pas encore un Etat du port exerçant sa juridiction à ce titre.

La Communauté est encore loin de réaliser toutes les possibilités que le nouveau droit de la mer lui offre.

Pour la Communauté, réaliser une juridiction de l'Etat du port apparaît pour le moment quasi impossible, à raison du problème institutionnel que soulève une telle entreprise. Celle-ci ne peut se faire que sur la base de décisions prises à l'unanimité par ces Etats membres décidés à devenir chacun en ce qui les concerne l'Etat du port non plus de chaque Etat mais de la Communauté elle-même. Une telle décision ne peut être prise que sur une base communautaire, c'est-à-dire une directive dont l'objectif aille bien au-delà de ce que propose la directive actuellement en discussion sur l'application des normes internationales relatives à la sécurité des transports maritimes et à la prévention de la pollution.

Une telle entreprise est-elle vouée à l'échec ? Certes non. Mais elle doit pour le moins être considérée comme un objectif à atteindre, malgré les vicissitudes des négociations actuelles au sein des organes du Conseil, pour tenter d'atteindre un objectif bien plus modeste qui, dans une première étape, ne fait de la Communauté qu'un organe d'impulsion pour mettre en pratique les possibilités ouvertes par les conventions internationales existantes.

Mais il faut considérer que ce n'est qu'un premier palier — qui est déjà bien difficile à atteindre — pour réaliser ultérieurement toutes les possibilités ouvertes par le nouveau droit de la mer.

Une étape ultérieure, qu'il n'est pas encore possible de préciser mais dont les fondements juridiques existent tant dans le droit communautaire que dans le nouveau droit de la mer, devrait faire de la Communauté avec les Etats maritimes qui la composent — ou sont appelés à la composer — un vaste ensemble appelé à constituer à elle seule un véritable Etat du port.



# TEXTILES : L'EUROPE EN MAL DE POLITIQUE

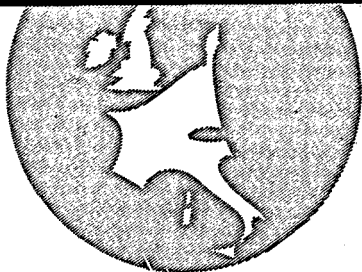
Agnès HUBERT

« Nous refusons, Monsieur le Président, de collaborer au démantèlement de nos industries et de l'emploi qu'elles offrent ». C'est en ces termes que, le 10 novembre 1980, les syndicats européens du textile et de l'habillement mettaient un terme aux consultations entamées à l'initiative de la Commission européenne en vue du renouvellement de « l'Arrangement Multifibre » (AMF). A titre de « premier avertissement », les syndicats européens appelaient le 2 décembre dernier les quelque 3 millions de travailleurs européens du textile et de l'habillement à une grève d'une heure, pour protester contre l'attitude « laxiste » de la Commission européenne en matière de politique textile.

De leur côté, les représentants des pays en voie de développement exportateurs de textiles, réunis à Bogota du 3 au 6 novembre dernier, ont très clairement fait savoir que lors de la reprise des négociations textiles à Genève, ils feraient front commun pour un retour progressif aux règles normales du GATT qui sont justement celles applicables au commerce entre pays industrialisés, et qui, en ce qui concerne l'Europe, rendent impossible toute protection, même temporaire vis-à-vis de ses partenaires industrialisés : Etats-Unis ou Japon.

Si l'on ajoute à cela, que la Commission, responsable en matière de politique commerciale pour les Dix, ne dispose d'aucun instrument d'intervention conséquent en matière de politique industrielle (en particulier pour les secteurs ne relevant pas du budget CECA), et que, même en matière commerciale, sa marge de manœuvre est d'autant plus limitée que ses plus importants fournisseurs de produits sensibles sont couverts soit par des accords préférentiels (pays du sud de la Méditerranée, Chypre, Malte, Yougoslavie), soit par de tels accords et ont de plus vocation à l'adhésion à la CEE à plus ou moins long terme (Espagne, Portugal, Turquie), ou encore, comme la Grèce, sont membres à part entière de la Communauté. Alors, on comprend bien, à la veille de l'ouverture des négociations du nouvel arrangement Multifibre, à Genève au printemps, la Commission se trouve d'ores et déjà pieds et poings liés.

La nouvelle Commission présidée par Gaston Thorn pourra-t-elle éviter le rôle de bouc émissaire qu'on lui réserve ? En ce début d'année, l'équation AMF comporte encore trop d'inconnues pour que l'on puisse se hasarder à une réponse. Quelle sera l'attitude de la nouvelle administration américaine vis-à-vis du tiers monde en général et en matière textile en particulier ? La réflexion qui doit s'engager sur la restructuration du budget européen pourra-t-elle dépasser le stade de la querelle franco-britannique sur les dépenses agricoles ? Les échéances électorales, en France notamment, contribueront-elles à obscurcir les enjeux ? Et surtout, quels



Etats membres en cette année 81, que les experts annoncent particulièrement morne, seront prêts à accepter l'idée selon laquelle l'avenir de leur système économique dépend aujourd'hui plus que jamais de la manière dont ils pourront prévenir, sinon guérir la faillite du Tiers Monde ?

## Les grandes manœuvres

Le 9 décembre 1980, les représentants des pays signataires du deuxième Arrangement Multifibre (AMF II) se retrouvaient à Genève, une réunion prévue dans le texte même de l'accord de 1977, qui ne dura pas plus de deux heures. « On peut constater qu'aucune délégation ne s'est refusé à entrer en négociation, suivant ainsi les souhaits exprimés par le président qui avait demandé de laisser à ce stade la porte ouverte à toute solution » rapporte le représentant de la Commission. Réunion laconique s'il en fut, il est convenu d'en tenir une nouvelle au printemps 1981.

Normalement, c'est à la fin de l'année que l'AMF II arrivera à expiration. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 1982 cet accord devrait être remplacé par un nouvel arrangement d'ores et déjà connu sous le nom d'AMF III (ou 3<sup>e</sup> renouvellement de l'accord Multifibre). Du côté des pays en voie de développement, le peu d'empressement des pays industrialisés inquiète d'ores et déjà. Pour les Etats-Unis, on comprend facilement que l'administration sortante n'ait pas souhaité, en décembre, empiéter sur les compétences de la prochaine présidence. Le Canada, pour sa part, a annoncé qu'en l'absence d'un arrangement renouvelé avant l'été, il serait dans l'obligation d'adopter des mesures unilatérales à partir de l'échéance de ses accords bilatéraux, à savoir fin 81. La CEE, quant à elle, s'est théoriquement couverte jusqu'à fin 82 lors de la négociation de ses accords bilatéraux. Toutefois, son peu d'enthousiasme tout autant que les virulentes attaques de ses syndicats contre les plus performants des pays en voie de développement suscitent déjà quelques réactions d'inquiétude chez ceux qui réalisent combien le deuxième « élargissement » de la CEE amoindrit encore les chances de voir le premier importateur mondial en revenir à une politique de libre échange. Après tout, répètera-on à Genève au printemps, le but même de l'Arrangement Multifibre n'était-il pas « d'assurer l'expansion du commerce des produits textiles, en particulier pour les pays en voie de développement, et d'aboutir progressivement, en ce qui concerne ces produits, à l'abaissement des

obstacles aux échanges et à la libéralisation du commerce mondial, tout en évitant les effets de désorganisation sur les marchés tant des pays exportateurs qu'importateurs » (activités du GATT en 1979) ; et que l'on se place d'un côté ou de l'autre, cette phrase n'aura pas toujours la même signification.

## Du provisoire au permanent

En 1977, les faillites en chaîne d'entreprises textiles françaises et anglaises principalement, la mise à pied sur une période de temps relativement courte de plusieurs milliers de travailleurs du textile avaient largement justifié pour les pouvoirs publics la demande d'une trêve. En contradiction avec les principes mêmes du GATT ; les Européens en particulier demandaient à protéger leurs marchés, le temps d'adapter, voire de restructurer, une industrie vieillissante. C'est grosso modo sur ces bases qu'était renouvelé alors l'accord Multifibre et que furent conclus des accords d'auto-limitation avec les pays producteurs signataires de cet accord. Plus de trois ans ont passé, et loin de souhaiter revenir aux règles générales du GATT, les industriels européens réclament aujourd'hui une protection supplémentaire. Trois ans c'est trop court disent certains, quand ils n'accusent pas les institutions européennes de n'avoir pas su faire respecter assez strictement les accords conclus.

Le bilan dressé par la Commission européenne, après deux années seulement de fonctionnement de l'AMF, est pourtant clair : entre 1976 et 1979, le taux de croissance des importations de produits textiles, en provenance des pays couverts par des accords d'auto-limitation, est passé de 25 à 4 %, tombant même à 1,9 % pour les huit catégories de produits définis comme ultra-sensibles. Il est un fait, cependant, que la réduction de l'afflux de produits textiles à bas prix, en provenance du Tiers monde essentiellement, n'a guère fait que compenser la chute de la consommation européenne de produits textiles et d'habillement. De plus, à peine avait-on mis un frein à l'accroissement des importations en provenance d'Asie du sud-est et de la Méditerranée, qu'à la stagnation de la demande européenne est venue s'ajouter une invasion de fibres synthétiques américaines, accélérée par la chute du dollar et le double prix du naphta dont bénéficient les producteurs US.

---

## La débâcle généralisée

---

Ainsi, en 1980, loin de s'être améliorée, la situation de crise s'est généralisée dans les industries européennes du textile et de l'habillement.

A l'heure actuelle, c'est sans doute en Grande-Bretagne que la situation est la plus critique. « L'industrie britannique connaît sa récession la plus dure depuis les années trente » titrait récemment un grand quotidien expliquant, qu'après les fabricants de textiles traditionnels, ce sont maintenant les « géants » des textiles chimiques qui plient devant la concurrence américaine. Après Courtaulds, ICI est en train de fermer deux usines et il y a fort à parier que, lors du renouvellement de l'accord Multifibre, les Britanniques se montreront pour une fois particulièrement exigeants envers leurs partenaires d'Outre-Atlantique.

La France quant à elle n'est guère mieux lotie : sa consommation intérieure aurait régressé de 2 % sur la seule année 80, les stocks s'accumulent, et près de 30 000 salariés de ce secteur seront venus en 1980 grossir le rang des chômeurs.

La maille italienne, qui avait jusqu'à présent résisté à bien des assauts, se relâche elle aussi. Quant à l'industrie allemande, qui se vantait encore en 1977 d'avoir pensé à temps à sa reconversion, elle ressent très fortement l'offensive américaine principalement : ses commandes sont en baisse, sa production est généralement en recul et son déficit extérieur s'accroît chaque jour. Devant cet état de crise généralisée, les Européens continuent d'agir en ordre dispersé, chacun gardant la prérogative de sa propre politique. Ainsi la France, qui s'est donné pour principe de laisser mourir les « canards boiteux », répond difficilement aux situations sociales désespérées, la Grande-Bretagne contourne les obstacles de la subvention en faisant appel au fond social ou au fond régional, l'Italie demande protection aux frontières. Quant aux industriels allemands, ils désespèrent à l'heure actuelle d'émouvoir leur opinion publique, les conséquences de leur faillite se mesurant bien moins que chez leurs partenaires européens en termes d'emplois.

---

## Des marchés protégés

---

Protection intérieure, ouverture de marchés extérieurs, c'est finalement la demande non seulement du patronat, mais également des syndicats, voire de

régions entières qui, en Europe, se trouvent affectées par la crise du textile. Cette demande est plus conforme aux revendications habituelles du groupe des 77 qu'à celles de membres du groupe des industrialisés.

Une protection intérieure accrue, c'est vraisemblablement ce pour quoi se battront les Européens à Genève ; voire ce qu'ils obtiendront, sachant combien l'efficacité d'une telle victoire sera éphémère.

Sur un plan strictement intérieur européen, toutes les analyses concordent, en effet, pour miser sur une persistance de la décroissance de la demande européenne de produits textiles et de vêtements. Que l'on invoque la baisse de la démographie, l'aggravation de la crise économique ou même les enquêtes menées sur les choix de consommation, il est évident que pendant bien des années encore la demande sera stagnante, et ce n'est pas l'adjonction à l'Europe des Neuf de trois pays, eux-mêmes exportateurs de textiles, qui pourra éclaircir l'horizon d'industriels au bord de la faillite.

Ajoutons, par ailleurs, que cette politique protectionniste, aussi possible soit-elle, ne sera obtenue que moyennant un prix parfois élevé.

Avec les pays asiatiques signataires de l'AMF, il sera sans doute encore possible de leur imposer des mesures d'auto-limitation sans autre contrepartie immédiate que les nuits blanches des négociateurs.

Dès maintenant, soulignons quand même qu'à long terme ces mêmes pays éviteront peut-être de se tourner vers l'Europe lorsqu'ils souhaiteront s'équiper d'un métro, d'une centrale nucléaire, voire même de tracteurs ou d'avions.

Quant aux pays de la Méditerranée, avec lesquels la Communauté a signé des accords préférentiels, la négociation sera encore moins gratuite économiquement et politiquement. A l'heure actuelle 82 % des importations de textiles AMF en Europe proviennent de 7 pays méditerranéens, dont la Grèce nouveau membre de la CEE et trois autres pays candidats à l'adhésion. C'est dire combien la protection forcée du marché européen coûtera cher pour des résultats médiocres.

Sans compter bien entendu les Etats-Unis, problème majeur pour une grande partie des industriels européens. En tant que pays industrialisé, les Etats-Unis ne peuvent être soumis au régime AMF pour leurs exportations vers l'Europe et, par ailleurs, toute tentative pour réglementer l'accès de leurs produits sur les marchés européens se traduiraient immédiatement par des mesures de représailles ou des demandes de concessions tarifaires exorbitantes.



## Une politique européenne

Louvoyant entre des industriels et des syndicalistes préoccupés avant tout du maintien de leur activité, et les gouvernements des Etats membres systématiquement hostiles à toute augmentation des moyens d'intervention communautaires, la Commission de Bruxelles se prépare à la négociation de Genève par la mise au point d'une batterie de gadgets érigés en principes. Ainsi l'idée selon laquelle une stricte réciprocité devrait être respectée en matière d'accès aux marchés. Stricte réciprocité veut dire, notamment, équivalence de droits de douane, de subventions ou non à l'exportation, de contingents. Le principe est sain, il ne fait pas par ailleurs référence aux conditions de production, et notamment aux salaires, avantage comparatif revendiqué comme un droit par les pays en voie de développement.

La seconde idée concerne essentiellement les Etats-Unis, semble-t-il à première vue, puisqu'il s'agit d'une équivalence dans les conditions d'accès aux matières premières (voir plus haut le double prix américain du naphta). Lorsque l'on sait que certains pays pétroliers, dont notamment l'Algérie, développent à l'heure actuelle d'importants com-

plexes pétrochimiques susceptibles de produire des fibres synthétiques, on comprend mieux la portée d'une telle proposition.

La troisième idée qui, en jargon technique, s'intitule Trafic de Perfectionnement Passif, consisterait à organiser, avec les pays liés à la CEE par des accords préférentiels notamment, les règles d'une production découpée en tranches, chaque tranche d'opérations étant effectuée dans le pays disposant du plus d'atouts pour le faire.

Une production multinationale pour laquelle une organisation et un contrôle garantiraient une répartition équitable des bénéfices. Un tel système ne pourrait bien entendu s'accommoder des législations actuelles des Etats membres, d'où la nécessité d'une organisation communautaire.

Faisons confiance à la Commission pour multiplier d'ici le printemps les propositions de ce type, susceptibles de laisser présager d'une sortie honorable des négociations de Genève. Souhaitons toutefois qu'au cours des nombreuses sessions « textiles » ou « AMM » du Conseil qui auront lieu tout au cours de l'année, les ministres des affaires étrangères des Dix admirent qu'à Genève, ce n'est qu'une toute petite partie de l'avenir de l'industrie textile européenne qui se jouera, le centre névralgique restant pour le reste à Bruxelles.

# LE PERMIS DE CONDUIRE COMMUNAUTAIRE

Jacques DOUSSET

Directeur à la Commission  
des Communautés européennes

Au cours de sa dernière session consacrée aux questions de transport, le 4 décembre 1980, le Conseil des Communautés européennes a adopté une directive relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire. Cette directive qui est l'aboutissement d'études approfondies et de longues discussions, qui ont duré plusieurs années, ne semble pas, si l'on en juge par les échos qu'elle a trouvés jusqu'à présent dans la presse, avoir été appréciée à son juste mérite, alors qu'elle présente des caractéristiques particulièrement intéressantes et significatives du point de vue du développement de l'action communautaire dans le domaine des transports.

Notre propos n'est pas ici d'en faire une analyse technique détaillée mais d'en dégager les principales caractéristiques pour autant qu'elles ont une portée sur les vicissitudes de la politique commune des transports.

Comme son titre l'indique, elle prévoit qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1986 les permis de conduire seront délivrés par les Etats membres, selon *un modèle unique et des critères communs*. Ces permis de conduire seront valables dans toute la Communauté et pourront être échangés automatiquement par leurs titulaires dans tous les Etats membres de la Communauté, en cas de changement de résidence. On sait que ce n'est pas le cas actuellement, puisque sous réserve d'accords bilatéraux le titulaire d'un permis de conduire national ne peut pas conduire avec ce permis dans un autre Etat membre s'il devient résident de cet autre Etat membre et doit par conséquent subir les épreuves nécessaires pour obtenir un permis national de cet Etat membre. Ce permis de conduire communautaire qui répond aux prescriptions de la Convention internationale sur la circulation routière de Vienne de 1968, sera donc en outre valable dans les pays tiers qui auront reconnu cette convention.

En attendant l'instauration du permis de conduire communautaire, il a été décidé que les Etats membres, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1983, *reconnaîtront mutuellement les permis nationaux* des autres Etats membres et procéderont, sans formalités, à *l'échange de ces permis* en cas de changement de résidence, dans la mesure où les prescriptions en vigueur pour la délivrance des permis nationaux seront au minimum conformes aux dispositions des annexes de la directive, ce qui est d'ailleurs déjà le cas dans presque tous les Etats membres qui disposent d'un délai de deux ans pour mettre leur législation nationale en conformité avec les dispositions de la directive.

La directive permet ainsi d'atteindre deux objectifs dès le 1<sup>er</sup> janvier 1983 :

— éliminer l'obstacle à la *libre circulation* et au *libre établissement des travailleurs* que peut consti-



tuer la nécessité pour ceux-ci d'obtenir un nouveau permis de conduire national dans l'Etat membre d'accueil après un changement de résidence. Et l'on sait qu'il ne s'agit pas d'un obstacle imaginaire puisqu'il y a plusieurs cas, dont quelques-uns ont été rapportés par la presse, dans lesquels des travailleurs se sont trouvés dans l'incapacité d'exercer leur activité dans un Etat membre autre que celui dont ils étaient ressortissants du fait de l'impossibilité d'obtenir un nouveau permis de conduire (1) ; — améliorer la sécurité de la circulation routière dans la mesure où les Etats membres devront, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1983, modifier, si besoin est, leur législation nationale afin que les conditions de délivrance des permis de conduire soient au minimum égales à celles qui sont énumérées dans la directive.

Mais cette directive dépasse largement ces deux objectifs, si on la considère du point de vue de la construction de l'Europe.

Pour la première fois il est procédé à l'intérieur de la Communauté à la création d'un *document personnel de caractère communautaire*. A ce titre, la décision de la création du permis de conduire communautaire précède celle de la création des passeports européens. Et il se trouve que dans certains Etats membres le permis de conduire est considéré, légalement ou pratiquement, comme valant carte d'identité. C'est dire que les titulaires du permis de conduire européen disposeront d'un titre leur permettant de justifier de leur identité.

Cette directive est fondée sur l'article 75 du Traité de Rome, c'est-à-dire qu'elle est placée dans le cadre de la politique commune des transports. De ce fait elle élargit le champ d'action de cette politique commune, champ d'action dont les limites n'ont jamais été définies a priori ni par le Traité, ni par le Conseil, mais à propos desquelles, dans certains Etats membres, des tendances très restrictives s'étaient manifestées. L'adoption de cette directive ne fait donc que soutenir les orientations de la Commission, largement confirmées par la Cour de justice, selon lesquelles la politique

commune des transports doit pouvoir s'appliquer, chaque fois que cela s'avère nécessaire, à tous les aspects des opérations de transport.

Désormais la question des permis de conduire est devenue une *matière communautaire*. Ce qui signifie que cette question ne peut plus être traitée isolément par les Etats membres, mais qu'elle doit se développer dans le cadre de la politique commune des transports et sous la responsabilité des institutions communautaires.

Ce développement, comme le prescrit la directive, devra se faire dans le sens de l'*amélioration de la sécurité*. L'accroissement de la circulation routière, dans les zones urbaines et sur les grands parcours avec ses conséquences tragiques en matière d'accidents, nécessite sans doute une plus grande sévérité à l'égard des conditions de délivrance des permis de conduire, qui doivent en même temps évoluer en fonction des progrès de la technologie automobile. La conduite d'un véhicule aujourd'hui et demain, surtout s'il s'agit de poids lourds, pose des problèmes différents de ceux qui existaient il y a vingt ou trente ans. C'est à cette *tâche d'approfondissement et de modernisation* que doivent maintenant s'atteler les institutions de la Communauté, avec le concours des Etats membres, afin que le 1<sup>er</sup> janvier 1986 le permis de conduire communautaire soit délivré dans des conditions uniformes répondant à toutes les exigences de la sécurité. C'est une tâche difficile et si l'on pense à la nature très diverse des domaines sur lesquels portent les examens de conduite et quand on sait l'ampleur des travaux qui ont été menés pour parvenir à cette première directive, cinq années ne seront pas de trop pour aboutir à un résultat satisfaisant à l'égard du futur permis de conduire communautaire. Car sans vouloir fixer ce permis de conduire à un niveau trop ambitieux, il faut viser à ce qu'il contribue efficacement à une circulation plus sûre et à une diminution déterminante des risques d'accidents.

On déplore souvent le manque de progrès de la politique commune des transports. Encore convient-il de ne pas passer sous silence ses réalisations. Le permis de conduire communautaire en est incontestablement une, d'autant plus appréciable qu'il intéresse tous les citoyens de la Communauté.

(1) A cet égard, on se rapportera avec intérêt à l'Arrêt 16/78 de la Cour de Justice des Communautés européennes, dit Arrêt Choquet.

# LE SYSTÈME DE DISTRIBUTION JAPONAIS : UN OBSTACLE POUR LES EXPORTATEURS EUROPÉENS ?

Muriel UGONIS

*Docteur en Intégration Européenne,  
ex-stagiaire à l'Université de Tsukuba,  
Tokyo (1979-1980)*

Jérôme de PUIFFERRAT

*Juriste, ex-stagiaire à l'Université de Tsukuba,  
Tokyo (1979-1980)*

Le déséquilibre croissant des échanges CEE/Japon a mis en lumière la nécessité d'accroître les exportations européennes vers ce pays. Mais, outre un certain manque d'intérêt de la part des industriels concernés, cette entreprise se heurte à un certain nombre d'obstacles sérieux sur le marché nippon. L'un d'entre eux est généralement énoncé : la complexité du système de distribution.

La réussite de l'exportateur européen opérant vers le marché japonais, tout comme celle de l'exportateur étranger en général, dépend largement de la structure du système de distribution nippon. En effet, les industriels doivent compter avec des circuits commerciaux très spécifiques et considérés comme particulièrement complexes par les exportateurs de la CEE, des Etats-Unis et du Tiers-Monde.

Durant la visite de M. Doko, Président du Keidanren (Conseil du Patronat), en octobre 1976, les exportateurs européens ont fait sévèrement remarquer que le marché japonais est fermé et que cette caractéristique joue un grand rôle dans le déficit commercial CEE/Japon.

La complexité du système de distribution est un sujet pratiquement tabou et l'évoquer au cours de discussions avec des fonctionnaires ou des hommes d'affaires japonais, c'est s'exposer à voir son interlocuteur se figer ou protester avec véhémence. La présomption d'inefficacité du système provoque des réactions plus indignées encore, bien qu'un éminent économiste nippon travaillant aux Etats-Unis, Yoshino, ait longuement expliqué les raisons de cette inefficacité dans son livre « The Japanese Distribution System ».

Selon les termes de l'une des personnes interrogées, on ne saurait mettre en question un système datant de l'époque Tokugawa et dont la permanence suffirait à établir de manière irréfutable le bon fonctionnement.

Cependant, de nombreux exemples peuvent être cités de produits étrangers soient éliminés du marché japonais (réfrigérateurs américains, montres suisses...), soit pratiquement inexistants (la grande majorité des produits de consommation ou industriels étrangers, en particulier européens) à cause du dédale des circuits commerciaux.

Quatre aspects fondamentaux caractérisent le système de distribution nippon : la petitesse des entreprises, la grande complexité du commerce de gros, une plus grande simplicité du système de distribution pour les produits industriels par rapport aux produits de consommation et enfin l'existence de grandes et puissantes sociétés de commerce connues sous le nom de Sogo Shosha.

La petitesse des entreprises est particulièrement évidente dans le secteur de détail selon les sta-



tistiques du Ministère du Commerce et de l'Industrie. L'extrême fragmentation du commerce de détail une source majeure de difficultés pour les exportateurs européens ou américains.

La grande complexité du commerce de gros pose un problème aigu car le rôle des grossistes intermédiaires est fondamental : ils représentent la base du système.

On note en outre une plus grande simplicité du système de distribution pour les produits industriels par rapport aux produits de consommation : les plus grands fabricants de produits industriels distribuent habituellement leurs produits directement aux utilisateurs finaux, mais comme l'importance des utilisateurs finaux décroît, le nombre des intermédiaires entre producteur et utilisateur final tend à s'accroître.

Enfin, l'existence de grandes et puissantes sociétés de commerce, opérant à la fois verticalement et horizontalement dans le domaine du commerce, des activités bancaires, de la production, du transport, du marketing, du commerce de détail est un obstacle de taille pour les exportateurs étrangers.

En fait, il ne s'agit pas d'un système de distribution mais d'un grand nombre de systèmes, par catégorie de produits, chacun avec son propre réseau d'importateurs, de distributeurs, de grossistes et de petits détaillants. Les produits de consommation, en particulier, doivent passer par un véritable dédale pour atteindre le consommateur final à la différence des produits industriels.

Ces systèmes sont le reflet d'un contexte sociologique et économique spécifique et se caractérisent par une très forte interdépendance entre chacune des composantes. Les nombreux niveaux de grossistes et le large éventail des petits détaillants sont unis par des liens personnels solides et le sens du bénéfice réciproque.

L'inefficacité évidente de ces systèmes est cependant de plus en plus perçue par un public averti. Les fabricants japonais eux-mêmes ont commencé à rationaliser beaucoup de réseaux traditionnels de distribution. L'apparition de chaînes de magasins à prix modérés ainsi que celle de supermarchés, bien que peu rapide par rapport à d'autres pays industrialisés, sont un facteur de plus grande efficience.

La complexité de ces réseaux est d'autant plus grande pour l'exportateur étranger de produits de consommation qu'il doit tenir compte d'un certain nombre d'intermédiaires supplémentaires et perd ainsi le contrôle du coût de son produit au fur et à mesure qu'il avance au sein du système. Cette organisation — labyrinthe, à laquelle on doit ajouter d'autres difficultés issues de la pratique des affaires à la japonaise, est de nature à décou-

rager, voire à dissuader complètement les efforts des exportateurs étrangers pour introduire leurs produits sur le marché japonais.

## L'importance des petits détaillants

De tous les pays industrialisés, le Japon est de ceux où le degré de fragmentation du commerce de détail est le plus élevé, avec autant de magasins de détail qu'aux Etats-Unis (1,6 million) alors que son territoire est 25 fois moins grand.

Ces petits magasins réalisent plus de 70 % des ventes de produits de consommation. On assiste cependant à un mouvement de concentration dans ce secteur, avec un développement des ventes des grandes surfaces.

Pourcentage de chiffre d'affaires par point de vente

	1970	1976	1978
Grands magasins .....	9,1	8,7	8,8
Magasins en self service	7,4	12,1	17,3
Autres .....	83,5	79,2	73,9
	100	100	100

A cause de leurs ressources financières limitées, de leur taille réduite (60 % des magasins de détail sont des entreprises familiales employant une ou deux personnes), ces points de vente ont tendance à se spécialiser dans la gamme de produits qu'ils écoulent. Près des deux tiers des magasins de détail réalisent au moins la moitié de leurs ventes totales avec un petit groupe de clients réguliers que les propriétaires du magasin connaissent personnellement et qui vivent dans le voisinage immédiat.

Les consommateurs japonais sont très attachés à leur point de vente, à la fraîcheur des produits et aux conditions de vente (possibilités de crédit, contact personnel...) qui sont les caractéristiques de ce type de distribution. Aussi, le centre commercial du voisinage, réunissant un groupe de petits commerces de détail indépendants est-il une institution fermement établie au Japon. Malgré le rôle très important du petit commerce, les produits étrangers ne sont distribués qu'en de très



petites quantités. Ceci s'explique notamment par le rôle dominant du grossiste.

En effet, en raison de la petitesse des surfaces de stockage et de vente de ces commerces et la nécessaire fraîcheur des produits alimentaires, les livraisons peuvent être fréquentes (parfois plusieurs fois par jour). Le grossiste doit donc se charger du stockage et des livraisons, accorder par ailleurs des délais de paiement pour soulager les trésoreries et prendre en charge la partie « marketing » de la vente (présentation des produits dans le magasin, promotion...).

## La complexité du commerce de gros

Traditionnellement, les grands grossistes ont bénéficié d'une position de force dans le système de distribution nippon. Ils sont apparus comme une institution dominante dans le système de distribution dès l'Ere Tokugawa (1600-1868) et ont pu maintenir leur leadership incontesté jusqu'à présent.

La prééminence des grossistes dans la structure traditionnelle de distribution est due largement aux conditions suivantes qui ont prévalu pendant longtemps. D'abord, le secteur industriel consistait traditionnellement en une myriade d'établissements à petite échelle avec une production, des moyens financiers et des capacités de vente limités. Ils devaient se tourner vers les grossistes pour distribuer leurs produits, pour obtenir les capitaux nécessaires et même, quelquefois, pour se procurer des matières premières. Deuxièmement, la présence d'un grand nombre de petits détaillants a été un facteur important. Eux aussi avaient des capacités financières ou de management limitées. Troisièmement, les grossistes ont toujours assumé les fonctions liées au risque sur un marché caractérisé par un degré élevé d'incertitude à cause de la faiblesse des communications et des facilités de stockage. Ainsi, les grossistes réalisaient des fonctions importantes de liaison entre une myriade de petits fabricants et un grand nombre de très petits détaillants. Tous deux avaient recours aux grossistes en particulier pour se procurer du crédit.

Aujourd'hui, la prévalence du commerce de gros est surtout causée par le fait que la longueur des circuits de distribution a pour conséquence qu'une très grande partie des activités commerciales se passe entre grossistes.

## Chiffre d'affaires des grossistes/ chiffre d'affaires des détaillants

Japon	4 /1 (1976)
Grande-Bretagne	1,9/1 (1974)
Etats-Unis	1,6/1 (1972)
République fédérale d'Allemagne	1,7/1 (1975)
France	1,2/1 (1972)

L'importance du grossiste en tant qu'intermédiaire repose sur un élément fondamental du système japonais : fabricants et détaillants travaillent à petite échelle.

La majorité des détaillants sont en effet de petites affaires familiales ; de même, les grossistes sont généralement de petite taille, 75% des établissements de vente en gros employant moins de 10 personnes (cette même donnée chiffrée se retrouve au niveau des fabricants). Le système de distribution dans lequel deux intermédiaires ou plus sont sollicités est la règle au Japon.

Seulement 25% des ventes suivent un circuit direct du fabricant à l'utilisateur, alors que plus de 20% des ventes passent par l'intermédiaire de deux grossistes ou plus.

Deux facteurs clés déterminent le schéma de distribution :

- la taille du fabricant en termes de part du marché et volume de ventes,
- la taille du détaillant.

Si le secteur est concentré, la distribution se fait :

- soit de manière directe,
- soit par l'intermédiaire de la compagnie de vente du fabricant,
- soit par l'intermédiaire d'un grossiste unique.

Si les fabricants sont atomisés, les produits sont vendus par les petits magasins. Aussi, le produit passe-t-il par un premier grossiste local qui distribue à un second grossiste dans la région où le produit est vendu ; le circuit se boucle avec un troisième grossiste encore plus petit qui fournit le détaillant.

La concentration de certaines industries a eu pour conséquence un mouvement vers la simplification des réseaux par l'organisation de réseaux plus courts. Dans la même période, la fonction de grossiste-intermédiaire était préservée lorsqu'elle se justifiait. Une des clefs pour comprendre si le réseau peut être rationalisé apparaît ou non par



les économies réalisables aussi bien par les relations personnelles entre les premier, second et troisième grossistes et entre les grossistes et détaillants.

L'exportateur étranger doit étudier :

- le degré de concentration industrielle au niveau de la fabrication,
- s'il existe une demande d'assemblage de biens au niveau de la vente au détail,
- la fréquence d'achat du consommateur.

Par exemple, au niveau des automobiles et des appareils électriques, il existe un haut degré de concentration. Dans le même temps, au niveau de détail, il n'y a pas de demande d'assemblage de produits. Ceci a pour effet d'éliminer une des fonctions du grossiste. En effet, pour ce genre de produits, les débouchés sont en exclusivité parce que le fabricant a pris l'initiative d'organiser le réseau.

A l'extrême opposé, on trouve les produits locaux, l'alimentation, les vêtements, etc.

Aussi les caractéristiques sont-elles les suivantes :

- nombre élevé de fabricants,
- faible degré de concentration industrielle,
- il existe une demande d'assemblage de biens où ces produits sont vendus, dans ce cas, l'initiative d'organisation est prise par le petit grossiste et le réseau peut devenir très long.

Même dans le cas où le produit est fabriqué par une industrie très concentrée, le grossiste peut être le premier organisateur du réseau parce qu'il existe une demande d'assemblage d'autres biens, de telle façon que les distributeurs prennent l'initiative en organisant le réseau. Les fabricants doivent travailler à maintenir de bonnes relations avec les grossistes. Dans certains cas, leurs efforts pour établir un réseau plus simple vers les grands débouchés se sont trouvés limités par la puissance des grossistes. Ceux-ci peuvent demander par exemple pour tous les biens vendus dans les grands magasins, même si le circuit est de type direct, que les produits passent par leurs livres de comptes et qu'ils reçoivent une commission dormante ou, au minimum, une part de la marge que le fabricant obtient de sa vente directe aux grands débouchés. Aussi l'exportation devra-t-il examiner :

- le type de débouchés où son produit peut être vendu,
- le rôle du grossiste dans la distribution,
- le rapport de forces entre les fabricants, les grossistes et les détaillants,
- les incitations qui peuvent être fournies par le fabricant au grossiste et par le grossiste aux autres grossistes et détaillants.

## La distribution des produits industriels

Ici, le schéma de distribution tend vers plus de simplicité. Toutefois, la structure dualiste persiste. Il faut compter naturellement avec le système de sous-traitance, très important au Japon. Le sous-traitant est en général de petite taille et se spécialise dans un ou deux produits, rarement plus. Ces petites entreprises ont souvent des liens étroits avec une « maison-mère », firme industrielle ou société de commerce, et, dans presque tous les cas, dépendant d'elle pour le financement, les matières premières et la vente. Les sous-contractants des plus grands fabricants d'appareils électriques, par exemple distribuent directement à leur compagnie mère. Mais les fabricants d'éléments industriels ou de machines, qui produisent indépendamment pour une large variété d'utilisateurs à la fois grands et petits, utilisent des réseaux de distribution qui ont quelques-unes des caractéristiques des circuits de distribution pour les biens de consommation. Les petites et moyennes entreprises employant de 1 à 299 personnes, en 1975, comptaient pour plus de 99 % dans le nombre des entreprises impliquées dans l'industrie lourde et légère. Elles employaient à peu près 70 % du personnel travaillant dans l'industrie pour une production égale à 50 % du total.

Le problème n'est pas simplement de vendre aux plus grandes firmes (moins de 1 % du total) en ignorant les firmes plus petites. Pour vendre aux firmes plus petites, il est nécessaire de suivre un itinéraire de distribution en plusieurs étapes. L'industrie des machines outils en offre un bon exemple. Les grands utilisateurs des produits des plus grands fabricants de machines outils reçoivent leurs commandes directement. Cependant, comme fabricants ou utilisateurs deviennent de plus en plus petits, quand on examine le circuit en profondeur, le nombre des intermédiaires s'accroît. Une étude publiée par le JETRO en 1972 estimait qu'à peu près 80 % de toutes les machines outils vendues allaient en franchise soit à un grossiste soit à une société de commerce, générale ou spécialisée, et que sur ces 80 %, 20 % étaient distribués aux utilisateurs et le reste allait au second grossiste pour la distribution aux petits utilisateurs.

## Les sociétés de Commerce

Les Sociétés de Commerce ont un rôle très important en ce qui concerne les importations et les exportations. D'après les statistiques du Trade Business, 8 000 organisations sont classées comme sociétés commerciales. Les neuf plus grandes, appelées General Trading Companies, ou Sogo Shosha, ont un chiffre d'affaires annuel d'à peu près 9 milliards de Yen.

Il y a deux types fondamentaux de sociétés de commerce. Le premier est constitué par les sociétés traitant des lignes de marchandises variées et appelées « sociétés de commerce générales » (General Trading Companies ou Sogo Shosha). Le second se caractérise par des firmes spécialisées en une catégorie de produits telle que l'acier ou les textiles.

Dans la première catégorie, les sociétés de commerce les plus importantes sont celles qui appartenaient aux grands groupes de Zaibatsu d'avant-guerre (Mitsui, Mitsubishi, Sumitomo). Ces sociétés de commerce constituaient le noyau de Zaibatsu avec les institutions financières du groupe. Elles jouaient le rôle de premiers agents d'achat et de vente pour leurs compagnies membres à la fois sur le marché domestique et étranger. De plus, ces sociétés de commerce contrôlaient un grand nombre de fabricants et de grossistes par des moyens complexes (crédit, assistance technique, publicité). De cette façon, les sociétés de commerce des Zaibatsu avaient des milliers de petits sous-contractants et grossistes sous leur contrôle direct ou indirect. Elles occupaient un rôle important de coordination et d'intégration dans le système. Démantelées sous l'Occupation américaine, elles se sont reconstituées.

Parmi le second type de sociétés de commerce, une attention particulière doit être accordée à celles qui ont commencé en se spécialisant dans l'acier et les textiles. Depuis 1950, elles ont fait des efforts pour se diversifier et sont devenues à peu près similaires aux sociétés du premier type.

Enfin, outre les sociétés de commerce générales, on note la présence de sociétés spécialisées. D'après les chiffres de 1980, on dénombrait par exemple 1 000 compagnies spécialisées dans l'importation de produits alimentaires, 900 dans l'importation de textiles et 1 000 dans l'importation de machines. Les compagnies spécialisées réalisent 18,4 % des importations japonaises. C'est dire que le recours à leurs services est à considérer même si une douzaine des plus grandes sociétés de

commerce réalisent 60 % du volume d'affaires de toutes les sociétés de commerce.

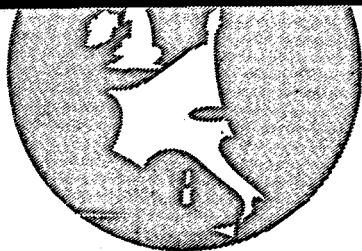
Le rôle des sociétés de commerce est d'assister les exportateurs potentiels grâce à leur capacité de prévision en matière de marketing et les services qu'elles peuvent rendre dans le domaine de la distribution. Quand on sélectionne une société de commerce, on doit avoir à l'esprit que :

- quand le produit demande un marketing sophistiqué et des activités promotionnelles spécifiques, les firmes spécialisées peuvent être plus efficaces que les générales ;
- les grandes firmes tendent à traiter d'énormes marchés en volume, aussi les firmes spécialisées sont-elles généralement plus adaptées pour manipuler des produits qui demandent des études de marché extensives et un service après-vente efficace ;
- une attention particulière doit être donnée aux liens et forces de distribution des sociétés de commerce car celles-ci peuvent être considérées comme des agents potentiels.

La mission fondamentale des sociétés de commerce est d'agir comme intermédiaire et animateur du flot de transactions. Cela inclut naturellement la promotion des produits manufacturés importés tels que par exemple par le biais d'organisations comme le Kobe Import Merchandise Mart qui regroupe trente compagnies d'importation basées à Kobe. Un autre exemple de services offerts par une petite compagnie spécialisée dans l'importation de produits consiste à jouer le rôle de grossiste-importateur (dans le secteur des textiles de haute qualité notamment).

Malgré ces aspects positifs, les sociétés de commerce japonaises sont généralement considérées comme l'un des principaux obstacles non tarifaires sur les marchés nippons par les exportateurs étrangers et européens. Récemment, un exportateur allemand s'est plaint qu'un produit industriel vendu 100 DM en Allemagne Fédérale était vendu pour l'équivalent de 350 DM au Japon. Interrogées sur leurs marges, les sociétés de commerce affirment qu'elles prélèvent un bénéfice de seulement 0,5 %.

Etant donné que les sociétés de commerce contrôlent le système de distribution global au Japon et qu'elles sont en même temps fabricants et banquiers, il est tout à fait compréhensible qu'elles ne laissent pas les produits étrangers entrer en concurrence avec leurs propres produits. Les produits étrangers se voient octroyer le label de produits de luxe, ce qui opère une distinction fondamentale entre les produits japonais et étrangers, les premiers étant des produits de tous les jours.



Ce problème est particulièrement illustré par le cas de l'automobile. Le facteur prix joue un rôle essentiel. Les autos étrangères sont plus chères au Japon que dans les autres pays industrialisés.

En effet, les voitures importées sont vendues au Japon pour des qualités de prestige ou de spécificité (voitures de sport). Dans le premier cas, les clients en sont des firmes et dans le second, un groupe limité de personnes aisées. De ce fait, les concessionnaires ont de bonnes raisons de vendre un nombre limité de voitures importées avec un profit élevé. De plus, pour satisfaire des exigences de luxe et de prestige, divers accessoires (air conditionné, stéréos...) ajoutent au coût. Enfin, les normes anti-pollution, très sévères au Japon, sont également à prendre en compte pour le facteur coût.

D'autre part, les exportateurs étrangers doivent obligatoirement avoir recours aux sociétés de commerce et ne peuvent contacter directement des grossistes. Le rôle des sociétés de commerce est extrêmement important et bénéfique dans la réussite économique du Japon mais elles apparaissent maintenant comme un obstacle spécifique et très efficace aux importations.

## Les supermarchés

Les supermarchés et grands magasins représentent une faible part du marché japonais. En 1978, la part des 8 849 supermarchés existants dans la distribution de détail était de l'ordre de 17,3 % (contre 10,6 % en 1974) et dépassait largement celle des 284 grands magasins qui, pour un chiffre d'affaires de 4 893 milliards de yen, atteignait 8,8 %.

L'organisation des supermarchés japonais présente plusieurs particularités : surfaces de vente réduites, aménagements sommaires, absence de parcs de stationnement, prééminence de très grands groupes, centralisation des achats au niveau des chaînes, recours aux grossistes pour le stockage et le transport jusqu'aux lieux de vente, faiblesse des ventes des produits de luxe, et, de ce fait, de produits européens importés.

En raison du coût très élevé des terrains, la surface moyenne de vente ne dépasse pas 1 300 m<sup>2</sup> (chaque magasin emploie en moyenne 34 personnes). Les supermarchés sont rarement situés dans le centre des villes mais sont le plus souvent près des gares des nouvelles lignes de chemin de fer de banlieue (plusieurs chaînes appartiennent à des groupes dont le chef de file est une compagnie privée de chemin de fer). L'aménagement est en général très simple, particulièrement celui des magasins des banlieues ou résidentielles des

grandes villes. L'absence de parcs de stationnement interdit les achats de quelque importance et l'exiguïté des logements contraint les maîtresses de maison à des visites fréquentes qui facilite la haute densité des points de vente.

14 chaînes réalisent près de 43 % des ventes des supermarchés (la seule chaîne DAIEI réalise 10 % des ventes de ce secteur et 1,7 % de celles du commerce de détail). Plusieurs chaînes ont des liens étroits avec celles des grands magasins, en raison de leur appartenance à un groupe qui englobe par ailleurs une compagnie de chemin de fer et une société mobilière.

De façon générale, l'acheminement des biens de consommation entre le fabricant et le distributeur est assuré par plusieurs intermédiaires. En effet, les communications à l'intérieur du pays sont difficiles, faute le plus souvent de services commerciaux développés, les producteurs abandonnent la commercialisation aux maisons spécialisées et les détaillants ne possèdent pas de moyens de stockage.

Dans les cas des supermarchés, les circuits de distribution sont relativement plus courts, mais reposent encore sur un ou deux grossistes, car si les achats sont centralisés au niveau de la chaîne et si les accords directs avec les fabricants se multiplient, l'absence d'entrepôts propres importants exige des livraisons fréquentes et par conséquent l'intervention des grossistes.

Ces derniers continuent donc à jouer un rôle important, non plus de financier (les ventes en consignation portent essentiellement sur les produits de luxe que ne traitent pas les supermarchés), mais d'entreposeur et de transporteur.

Pour ce qui concerne les achats directs auprès des fabricants étrangers, les opérations d'importation sont effectuées par la chaîne de supermarchés elle-même mais la livraison à ses différents points de vente, qui peuvent être très dispersés, est fréquemment confiée à un grossiste.

Les supermarchés sont essentiellement orientés vers la vente de produits de première nécessité à une clientèle aux revenus modestes, dans un pays où l'alimentation ne représente qu'une faible part des dépenses des ménages (13,5 %).

Les grandes chaînes de supermarchés ne disposent pas de bureaux d'achat en Europe sauf, indirectement, celles liées à des grands magasins. Les négociations doivent donc être menées au Japon auprès de leur siège, soit par l'agent des marques européennes, soit directement par les fabricants. Pour donner une idée exacte de l'intérêt pour les produits européens, il faut souligner que sur les quelque 150 points de vente de la chaîne DAIEI, une trentaine seulement sont susceptibles d'être intéressés par des produits européens importés.

## Les grands magasins

Malgré un accroissement sensible des surfaces de vente, la part des grands magasins dans le commerce de détail ne progresse pas. Du fait du développement rapide des supermarchés et, dans une moindre mesure, des boutiques de luxe, les grands magasins ont été contraints de redéfinir leur place par rapport à leurs nouveaux concurrents. Deux voies sont suivies parallèlement, d'une part, multiplier les soldes pour reconquérir sur les supermarchés la clientèle populaire, d'autre part, accentuer le caractère de prestige et d'originalité par création de boutiques à l'enseigne de grands noms, signature de contrats d'exclusivité et achats directs auprès des fabricants étrangers.

L'intervention des grossistes étant la règle, et les chaînes de grands magasins n'étant pas équipées pour stocker et diffuser les marchandises, la part des achats effectués au niveau de la chaîne est peu élevée et les différents établissements jouissent d'une grande latitude dans leurs approvisionnements.

Les grands magasins ont l'habitude de traiter, pour chaque secteur, la quasi-totalité de leurs achats avec des grossistes auxquels sont imposées des livraisons très fréquentes pour réduire au maximum les stocks, la reprise des invendus et la vente en consignment pour tous les articles d'un coût unitaire élevé.

Ils se trouvent, par ce biais, déchargés de tout risque commercial et voient leurs frais financiers réduits au minimum. Cependant, l'intervention des différents grossistes a pour corollaire un coût des marchandises plus élevé que dans le cas des supermarchés.

Un des aspects de l'évolution de ces dernières années reste le développement des achats directs à l'étranger. Toutes les chaînes importantes ont en effet ouvert des bureaux d'achat outre mer et envoient régulièrement des missions d'achat dans les pays producteurs de biens de consommation. Les commandes portent essentiellement sur les vêtements et les accessoires de mode.

L'importance des ventes de produits importés dépend largement de l'image de marque du magasin. Elle est voisine de 8 % pour les magasins les plus prestigieux des grandes chaînes et de 5 % pour les autres. La part des produits français dans le total est élevée et vient sans aucun doute à la première place devant celle des produits italiens (articles textiles, accessoires de mode) et anglais (articles textiles, alimentation).

## Le nouveau rôle des sociétés de commerce dans le commerce de détail

Les sociétés de commerce ont montré une remarquable capacité d'adaptation dans le commerce de détail. Certaines y sont entrées sous la forme de supermarchés. Certaines compagnies ont établi leurs propres supermarchés, telles Mitsui, C. Itoh et Marubeni Iida. D'autres n'ont pas établi leurs propres supermarchés mais ont fourni une aide technique à des chaînes de supermarchés. Cette approche permet aux grandes sociétés de commerce de contrôler une fraction du commerce de détail sans en assurer pourtant la responsabilité quotidienne.

Un autre type d'approche est le renforcement des liens avec d'autres chaînes déjà existantes. L'accord entre Seiyu et Mitsubishi est notable à cet égard : les fonds fournis par Mitsubishi financeront l'expansion ambitieuse de Seiyu. Même DAIEI, la plus grande chaîne de supermarchés, a conclu un accord dans ce sens. D'autres catégories d'accords ont été réalisés. Par exemple, C. Itoh a conclu un arrangement avec trois chaînes visant à la coopération dans le prêt à porter. La production est réalisée par un réseau contrôlé par C. Itoh. Afin de renforcer leurs liens avec les grands supermarchés, certaines sociétés de commerce ont promu l'organisation de chaînes coopératives à travers les réseaux de grossistes qu'elles contrôlent. Les grossistes, avec l'aide et les conseils des sociétés de commerce organisent leurs débouchés de détail en une chaîne coopérative à laquelle les sociétés de commerce fourniront leurs marchandises.

Une autre forme est donnée par Mitsubishi qui a conclu des accords de coopération avec de grands magasins et de grandes chaînes de supermarchés pour développer des centres commerciaux. Mitsui Bussan a construit trois grands centres commerciaux dans le centre de Tokyo. Tout ceci mobilise et combine une grande variété de ressources financières et des capacités d'organisation. Toutes ces alliances ont pour conséquence, en ce qui concerne deux lignes principales de produits (alimentaires et textiles), la participation à tous les niveaux des sociétés de commerce. Particulièrement dans le textile, la fabrication est réalisée par de petites entreprises que les sociétés de commerce contrôlent fermement. De plus, les produits légers occupent une grande part des ventes de masse. On



comprendra que l'approvisionnement de ces biens est extrêmement important.

Avec l'accroissement à la fois en taille et en nombre des supermarchés, la tâche est devenue de plus en plus difficile. Les supermarchés se sont trouvés face à un choix nécessaire : soit fabriquer eux-mêmes leurs biens, soit utiliser des sous-traitants qu'ils contrôlent, soit s'appuyer sur les sociétés de commerce qui disposent déjà de leurs propres réseaux de fabricants.

Pour les chaînes de supermarchés, le choix était évident car fabriquer leurs propres produits les obligerait à fournir un effort de management et de financement important s'ajoutant aux efforts considérables qu'ils doivent déjà fournir. De plus, leur coopération avec les sociétés de commerce les aiderait à développer leurs propres marques.

De fait, un certain nombre de produits originaux ont déjà fait l'objet d'une fabrication commune et sont vendus sous les marques existantes. On trouve une situation similaire en ce qui concerne certains produits d'alimentation fabriqués par un grand nombre de petites firmes sous le contrôle de sociétés de commerce. De plus, avec l'accroissement en volume, les grandes chaînes auraient besoin d'un système de distribution plus rationnel et efficace pour certains produits. Ici aussi, la coopération et l'assistance des sociétés commer-

ciales fournissent des approvisionnements « sur mesure » aux grandes chaînes.

Les sociétés commerciales font donc des efforts agressifs pour adapter leurs politiques et pour saisir les nouvelles possibilités offertes par le marché de consommation de masse. Ceci ne veut pas dire que les sociétés de commerce aient fait preuve d'innovation, au contraire, elles ne sont entrées dans le secteur de la distribution de masse qu'après que la preuve de son succès ait été faite. On peut en conclure qu'elles représentent en fait une force conservatrice.

L'entrée sur le marché de consommation de masse est une expérience nouvelle pour les sociétés de commerce et leur expérience passée, fondée sur le commerce de gros de certains produits de base, n'est pas tout à fait applicable au commerce de détail. De ce point de vue, les sociétés de commerce ne sont pas très favorables à des importations massives de produits européens.

Dans son ensemble, le système de distribution japonais apparaît comme très complexe, interdépendant, et à l'image d'une société dualiste où deux secteurs de l'Economie s'imbriquent fortement. De plus, il met en lumière la persistance d'un certain protectionnisme reposant à la fois sur des intérêts nationaux, des habitudes et une attitude encore peu ouverte à l'égard du monde extérieur.

# COMPÉTENCE JUDICIAIRE, RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES DÉCISIONS CIVILES ET COMMERCIALES DANS LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE (XII)

**LES ACCORDS MULTILATÉRAUX  
CONCLUS EN APPLICATION  
DE L'ARTICLE 220 DU TRAITÉ DE ROME  
ET LEUR INTERPRÉTATION PAR  
LA COUR DE JUSTICE  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

**Lazar FOCSANEANU**

*Diplômé de l'Académie de Droit international  
de La Haye,*

*Chargé de cours à l'Institut d'études politiques  
et à l'Institut de droit des affaires de l'Université  
d'Aix-Marseille III*

Les onze premières parties de cette étude sont parues  
dans les numéros 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 240,  
241, 242 et 243 de la Revue.

## TROISIÈME PARTIE (suite)

### LA CONVENTION D'ADHÉSION SIGNÉE À LUXEMBOURG LE 9 OCTOBRE 1978

#### III. — LES TEXTES AYANT FAIT L'OBJET D'ADAPTATIONS (suite)

##### A. *Adaptation de certains textes de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 (suite).*

315. *Extension de la Section 4 du Titre II de la Convention de Bruxelles à des contrats conclus par des consommateurs.* La Section 4 du Titre II de la Convention de Bruxelles, intitulée « Compétence en matière de vente à tempérament et prêt à tempérament » comprend les articles 13, 14 et 15.

En vertu de l'article 10 de la Convention d'adhésion de 1978, le texte de la Section 4 du Titre II est remplacé par un nouveau libellé des articles 13 à 15. L'intitulé de cette section est lui aussi changé et devient « Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs ».

Le Rapport Schlosser explique la modification des textes et de l'intitulé susmentionnés par l'évolution qui s'est produite dans l'opinion et la législation des Etats contractants, depuis 1968. Les réglementations nationales ont considérablement étendu leur champ d'application pour assurer aux consommateurs finals la possibilité de saisir les juridictions appropriées. Il n'était pas possible que la Convention adaptée restât en retrait par rapport aux droits nationaux.

316. *Définition du « consommateur ».* L'article 13 modifié de la Convention de Bruxelles définit « le consommateur » comme étant une personne qui conclut un contrat pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle ».

Selon le Rapport Schlosser (n° 155, p. 118), cette définition a été reprise de l'article 5 de l'avant-projet de Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles et non contractuelles, « dont le Groupe d'experts a disposé de la dernière version retenue à l'époque (150) ».

(150) L'avant-projet visé au texte a abouti à la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, signée à Rome, le 19 juin 1980, par les sept Etats suivants : la Belgique, la République Fédérale d'Allemagne, la France, l'Italie, l'Irlande, le Luxembourg et les Pays-Bas. L'article 5 de cette Convention régit les « Contrats conclus par les consommateurs ». Son premier paragraphe est libellé comme suit : « 1. Le présent article s'applique aux contrats ayant pour objet la fourniture d'objets mobiliers corporels ou de services à une personne, le consommateur, pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, ainsi qu'aux contrats destinés au financement d'une telle fourniture » (voir JOCE n° L 266 du 9 octobre 1980, p. 3).



317. *Les contrats auxquels s'appliquent les règles de compétence particulières, prévues à l'article 14, lorsqu'ils sont conclus par des consommateurs.* Aux termes de l'article 13 de la Convention de Bruxelles, tel que modifié, ces contrats sont les suivants :

1. La vente à tempérament d'objets mobiliers corporels.
2. Le prêt à tempérament ou toute autre opération de crédit, liés au financement d'une vente de tels objets.
3. Tout autre contrat ayant pour objet une fourniture de services ou d'objets mobiliers corporels si la conclusion du contrat a été précédée dans l'Etat du domicile du consommateur d'une proposition spécialement faite ou d'une publicité, et si le consommateur a accompli dans cet Etat les actes nécessaires à la conclusion du contrat.

318. *Les contrats exclus du champ d'application de la compétence particulière prévue pour les opérations conclues par les consommateurs.* Les exclusions sont au nombre de deux :

a) Aux termes de l'article 13 de la Convention de Bruxelles, telle que modifiée, les règles de compétences particulières prévues pour les contrats conclus par les consommateurs sont stipulées « sous réserve des dispositions des articles 4 et 5, n° 5 de ladite Convention ».

En conséquence, ces règles particulières ne s'appliquent pas aux opérations conclues par les consommateurs finals avec des entreprises qui ont leur siège en dehors du territoire d'un Etat contractant (voir Rapport Schlosser n° 158b, p. 119). Dans ces cas, le consommateur domicilié sur le territoire d'un Etat contractant pourra néanmoins invoquer contre son cocontractant les règles de compétence exorbitantes en vigueur dans l'Etat de son domicile.

Par ailleurs, en vertu de l'article 13, deuxième alinéa de la Convention de Bruxelles, dans sa version modifiée par la Convention d'adhésion, « lorsque le cocontractant du consommateur n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat contractant, mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un Etat contractant, il est considéré, pour les contestations relatives à leur exploitation comme ayant son domicile sur le territoire de cet Etat ».

b) L'article 13, dernier alinéa, de la Convention de Bruxelles modifiée exclut les contrats de transport du champ d'application de la compétence judiciaire particulière prévue pour les contrats conclus par les consommateurs.

Une disposition similaire se trouve à l'article 5, n° 4, a) de la Convention de Rome, du 19 juin

1980, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (voir JOCE, n° L 266 du 9 octobre 1980, p. 3).

Quant aux motifs de l'exclusion des contrats de transport, ils ont été précisés de la manière suivante dans le Rapport Schlosser :

« L'exclusion des contrats de transport du champ « d'application des dispositions spéciales de la « convention relatives à la protection des consommateurs est motivée par le fait que les conventions « internationales soumettent ces contrats à un « régime spécial aux multiples ramifications et « que l'inclusion de ces contrats dans la Convention « unique du point de vue de la compétence judiciaire embrouillerait la situation juridique. »

319. *Les compétences particulières prévues pour les contrats conclus par les consommateurs.* Les adaptations apportées à l'article 14 de la Convention de Bruxelles sont d'ordre purement rédactionnel. Elles élargissent à tous les contrats conclus par les consommateurs les compétences particulières prévues initialement pour les ventes et les prêts à tempérament. En conséquence, l'action du consommateur contre son cocontractant pourra être portée, soit devant les tribunaux de l'Etat du domicile du cocontractant, soit devant les tribunaux de l'Etat du domicile du consommateur.

320. *Conventions dérogatoires aux compétences particulières prévues pour les contrats conclus par les consommateurs.* Fondamentalement, la Convention d'adaptation n'a pas apporté de modifications à l'article 15 de la Convention de Bruxelles. Toutefois une clarification a été introduite au n° 3 de cet article. Conformément au texte originel, les parties au contrat ayant leur domicile ou leur résidence habituelle dans un même Etat contractant peuvent attribuer compétence aux tribunaux de cet Etat. Le texte amendé précise que le domicile ou la résidence habituelle des parties sur le territoire du même Etat sont ceux qui existaient au moment de la conclusion du contrat.

321. *Compétences exclusives.* La Convention d'adaptation de 1978 n'apporte aucune modification aux cinq chefs de compétence exclusive formulés à l'article 16 de la Convention de Bruxelles.

Toutefois, l'article 16, n° 4 de cette Convention est clarifié par le nouvel article V *quinquies* inséré dans le Protocole annexé à la Convention.

Il est rappelé qu'aux termes de l'article 16, n° 4 de la Convention de Bruxelles, « sont seuls compétents » :

« en matière d'inscription ou de validité des « brevets, marques, dessins et modèles, et autres



« droits analogues donnant lieu à un dépôt ou à un « enregistrement, les juridictions de l'Etat contractant tant sur le territoire duquel le dépôt ou l'enregistrement a été demandé, a été effectué ou est réputé avoir été effectué aux termes d'une « convention internationale ».

Or, depuis l'adoption de la Convention de Bruxelles, deux importantes conventions internationales ont vu le jour dans le domaine des brevets. Il s'agit de la Convention de Munich sur la délivrance des brevets européens, signée le 5 octobre 1973, et de la Convention de Luxembourg, du 15 décembre 1975, relative au brevet européen pour le Marché commun.

Les deux conventions susmentionnées prévoient en matière de compétence, des dispositions spéciales primant sur la Convention de Bruxelles. Ces dispositions spéciales en matière de compétence ne concernent toutefois que certains aspects partiels, par exemple les actions en nullité de brevets, selon la Convention de Luxembourg.

En ce qui concerne les matières ne faisant pas l'objet de règles spéciales, l'article 16, n° 4, de la Convention de Bruxelles demeure en vigueur.

Pour ce qui concerne les brevets régis par la Convention de Munich, on pourrait interpréter l'article 16, n° 4 de la Convention de Bruxelles en ce sens que les actions devraient être portées devant les juridictions de l'Etat où la demande de brevet a été déposée et non devant celles de l'Etat pour lequel la demande de brevet est valable et pour lequel elle doit être contestée. Le nouvel article V *quinquies* du Protocole annexé à la Convention tend à éviter une telle interprétation en précisant que sont seuls compétents les tribunaux de l'Etat pour lequel le brevet a été délivré, pour autant que la Convention de Munich ne prévoit des règles particulières en la matière.

Par ailleurs, dans le champ d'application de la Convention de Luxembourg, il se peut qu'un brevet ne soit valable que pour un ou plusieurs Etats contractants déterminés. Si le demandeur d'un brevet n'a fait la demande que pour un ou certains Etats déterminés de la CEE, le brevet, bien que relevant de plusieurs dispositions de la Convention de Luxembourg, n'est pas un brevet communautaire, mais seulement un brevet délivré pour un ou certains Etats déterminés. En conséquence, il a été nécessaire de prévoir dans l'article V *quinquies* du Protocole annexé à la Convention de Bruxelles que seuls seront compétents les tribunaux de l'Etat pour lequel le brevet a été délivré pour autant que la Convention de Munich ne prévoit pas elle-même de règles particulières en la matière (voir Rapport Schlosser, n° 173, JOCE, n° C 59 du 5 mars 1979, p. 123).

En conséquence, en vertu de l'article 29 de la Convention d'adhésion, le Protocole annexé à la Convention de Bruxelles a été complété par plusieurs articles, dont l'article V *quinquies*, qui dispose :

« Article V *quinquies*

« Sans préjudice de la compétence de l'Office « européen des brevets selon la convention sur la « délivrance des brevets européens, signée à « Munich le 5 octobre 1973, les juridictions de « chaque Etat contractant sont seules compétentes, « sans considération de domicile, en matière d'ins- « cription ou de validité d'un brevet européen « délivré pour cet Etat et qui n'est pas un brevet « communautaire en application des dispositions « de l'article 86 de la Convention relative au brevet « européen pour le Marché commun, signée à « Luxembourg le 15 décembre 1975. »

322. *Prorogation de compétence. Considérations générales.* Ainsi qu'il a été précisé (voir n° 42, RMC n° 232, décembre 1979, p. 581), la prorogation de compétence forme l'objet des articles 17 et 18, constituant la Section 6 du Titre II de la Convention de Bruxelles. L'article 17 régit la prorogation expresse résultant d'une clause attributive de juridiction, tandis que l'article 18 concerne la prorogation tacite.

La Convention d'adhésion de 1978 n'apporte aucune modification à l'article 18. Elle remplace, par contre, en totalité, l'article 17, par une nouvelle rédaction.

323. *Les conventions attributives de juridiction selon la version modifiée de l'article 17 de la Convention de Bruxelles.* La version originale de l'article 17 comporte trois alinéas. Aux termes de l'article 11 de la Convention d'adhésion, les modifications suivantes sont apportées à ces alinéas :

1° Les exigences de forme prévues au premier alinéa sont assouplies pour ce qui concerne les transactions commerciales internationales. En effet, pour la validité de la prorogation de compétence, la version originale exige « une convention écrite ou une convention verbale confirmée par écrit ». Le nouveau texte reconnaît, dans le commerce international, la validité de toute « forme admise par les usages dans ce domaine et que les parties connaissent ou sont censées connaître ».

Au sujet de l'assouplissement des exigences de forme de l'article 17, premier alinéa, le Rapport Schlosser fournit les explications suivantes (n° 179, p. 125) :

« ...il n'est pas raisonnable, dans la pratique « commerciale internationale, d'exiger que le « cocontractant de l'utilisateur de conditions géné-



« rales de vente confirme par écrit l'inclusion de « celles-ci pour qu'une clause attributive de juridiction contenue dans les conditions puisse avoir « effet. Le commerce international ne saurait se « passer de conditions type comportant des clauses « attributives de juridiction. D'ailleurs, ces conditions ne sont généralement pas imposées unilatéralement par un des opérateurs du marché, mais « négociées par les représentants des différents « opérateurs. Pour des raisons de calcul des coûts « sur la base des prix du marché au moment considéré, le contrat doit pouvoir être conclu rapidement par une confirmation de la commande, « s'accompagnant de l'incorporation de conditions. « C'est pourquoi l'article 17, dans sa nouvelle « version, assouplit les exigences de forme pour ce « qui concerne les transactions commerciales internationales. Comme il est cependant précisé « expressément, il ne s'agit en l'occurrence que « d'un assouplissement des exigences de forme. « L'existence de l'accord de volontés sur l'incorporation dans le contrat des conditions générales « et de certaines de leurs clauses doit être prouvée ; ».

2° Si des parties, dont aucune n'a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat contractant pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, les tribunaux des autres Etats contractants ne peuvent connaître du différend, tant que le tribunal ou les tribunaux désignés n'ont pas décliné leur compétence.

Cette disposition nouvelle a été insérée dans l'alinéa premier de l'article 17 tenant compte de la fréquence de désignations des tribunaux du Royaume-Uni comme instances compétentes pour connaître de litiges commerciaux internationaux.

3° Par contre, les rédacteurs de la Convention d'adhésion n'ont pas entendu adopter la pratique des tribunaux du Royaume-Uni (à l'exception de l'Ecosse) et de l'Irlande consistant à faire découler une prorogation de juridiction du choix de la loi applicable sur le fond (voir Rapport Schlosser n° 174, p. 123 et n° 175, p. 124). Toutefois, les personnes qui ont souscrit des clauses prévoyant le choix d'une loi en se fiant à la pratique des tribunaux du Royaume-Uni et de l'Irlande antérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention d'adhésion peuvent s'attendre à être protégées. En conséquence, l'article 35 de la Convention d'adhésion figurant au Titre V « Dispositions transitoires », stipule :

« si, par un écrit antérieur à l'entrée en vigueur « de la présente convention, les parties en litige à « propos d'un contrat étaient convenues d'appliquer à ce contrat le droit irlandais ou le droit

« d'une partie du Royaume-Uni, les tribunaux de « l'Irlande ou de cette partie du Royaume-Uni « conservent la faculté de connaître de ce litige ».

4° Les alinéas 2 et 3 figurant dans la nouvelle version de l'article 17 de la Convention de Bruxelles tel que modifié en vertu de l'article 11. de la Convention d'adhésion, visent notamment la prorogation de compétence en matière de trust.

Le nouvel alinéa 2, exclusivement consacré au trust, dispose :

« Le tribunal ou les tribunaux d'un Etat contractant tant auxquels l'acte constitutif d'un trust attribue « compétence sont exclusivement compétents pour « connaître d'une action contre un fondateur, un « trustee ou un bénéficiaire d'un trust, s'il s'agit « de relations entre ces personnes ou de leurs « droits ou obligations dans le cadre du trust ».

L'alinéa 3 nouveau déclare sans effet les prorogations de compétence stipulées dans des conventions attributives de juridiction ou dans des actes constitutifs de trust, si elles sont contraires aux règles de compétence prévues en matière d'assurances (article 12), ou en matière de contrats conclus par les consommateurs (article 15) ou si elles dérogent aux compétences exclusives prévues à l'article 16.

5° Le quatrième alinéa du nouvel article 17 reproduit sans changement le troisième alinéa de la version originelle de la Convention de Bruxelles. Il vise l'hypothèse d'une prorogation de for stipulée en faveur de l'une des parties seulement, auquel cas celle-ci conserve le droit de saisir tout autre tribunal compétent en vertu de la Convention.

324. *Vérification de la compétence et de la recevabilité.* L'article 20, deuxième alinéa, de la Convention de Bruxelles prévoit que lorsque le défendeur ne comparaît pas, « le juge est tenu de surseoir à statuer aussi longtemps qu'il n'est pas établi que ce défendeur a été mis à même de recevoir l'acte introductif d'instance en temps utile pour se défendre ou que toute diligence a été faite à cette fin. »

Aux termes de l'article 12 de la Convention d'adhésion, l'article 20, deuxième alinéa, de la Convention de Bruxelles, est remplacé par une nouvelle version qui ne diffère de la précédente que par l'insertion, après les mots « l'acte introductif d'instance », de l'expression « ou un acte équivalent ».

Le Rapport Schlosser semble ignorer cette adjonction.

325. *Le refus de reconnaissance de certaines décisions judiciaires rendues dans un Etat contractant.* L'article 27 de la Convention de Bruxelles

énumère quatre cas de refus de reconnaissance (voir n° 62, RMC, n° 233, janvier 1980, p. 33-35).

Aux termes de l'article 13 de la Convention d'adhésion, deux modifications sont apportées à l'article 27 susmentionné :

a) L'article 27, n° 2 de la Convention de Bruxelles est remplacé par un nouveau texte qui ne diffère de la précédente version que par l'insertion des mots « ou un acte équivalent », après l'expression « l'acte introductif d'instance ». En conséquence, le nouveau libellé de l'article 27, n° 2 est le suivant :

« 2. si l'acte introductif d'instance ou un acte équivalent n'a pas été signifié ou notifié au défendeur défaillant, régulièrement et en temps utile, pour qu'il puisse se défendre. »

b) L'article 27 est complété par l'adjonction d'un nouvel alinéa, n° 5, rédigé comme suit :

« 5. si la décision est inconciliable avec une décision rendue antérieurement dans un Etat non contractant entre les mêmes parties dans un litige ayant le même objet et la même cause, lorsque cette dernière décision réunit les conditions nécessaires à sa reconnaissance dans l'Etat requis. »

Des explications fournies par le Rapport Schlosser, il résulte que le nouveau texte de l'article 27, n° 5, a pour but d'éviter les complications diplomatiques avec des Etats tiers, en cas de fragmentation judiciaire. L'exemple suivant permet d'illustrer le problème.

Dans un Etat tiers A, un jugement rejetant une action est rendu en faveur d'une personne domiciliée dans la Communauté. En vertu d'un accord bilatéral, un Etat contractant B est tenu de reconnaître le jugement. Le demandeur introduit alors une nouvelle action dans un Etat contractant C, qui n'est pas tenu de reconnaître le jugement rendu dans l'Etat tiers A. Il obtient gain de cause. En vertu du nouveau texte, l'Etat B devra refuser la reconnaissance au deuxième jugement, rendu dans l'Etat contractant C (n° 205, pp. 130-131).

326. *Le sursis à statuer sur une demande de reconnaissance.* L'article 30 de la Convention de Bruxelles dispose :

« L'autorité judiciaire d'un Etat contractant, devant laquelle est invoquée la reconnaissance d'une décision rendue dans un autre Etat contractant, peut surseoir à statuer si cette décision fait l'objet d'un recours ordinaire. »

La notion de « recours ordinaire » a donné lieu à difficultés d'interprétation, car la distinction entre « recours ordinaires » et « recours extraordinaires » n'est pas faite de manière nette et uniforme dans les systèmes juridiques des Etats contractants originaires.

Dans son arrêt du 22 novembre 1977, *Industrial Diamond Supply contre Luigi Riva*, affaire 43/77, Rec. 1977, 2175, la Cour de Justice a statué que la notion de recours ordinaire devait être interprétée de manière autonome et uniforme, sans référence aux droits nationaux (voir n° 66, RMC, n° 233, janvier 1980 et n° 246-251, RMC, n° 241, novembre 1980, pp. 546-551). En conséquence, la Cour a défini cette notion de la manière suivante :

« Au sens des articles 30 et 38 de la Convention, « constitue un « recours ordinaire » formé contre « une décision étrangère tout recours qui est de « nature à pouvoir entraîner l'annulation ou la « modification de la décision formant l'objet de la « procédure de reconnaissance ou d'exécution, « selon la Convention et dont l'introduction est liée, « dans l'Etat d'origine, à un délai déterminé par la « loi et prenant cours en vertu de cette décision « même ».

Ainsi qu'il résulte du Rapport Schlosser, malgré le fait que l'arrêt du 22 novembre 1977 soit intervenu après la fin de la négociation de la Convention d'adhésion, le rapporteur du Groupe d'experts en avait eu connaissance lors de la rédaction de son rapport (n° 203, p. 130 et note 55). Toutefois, l'arrêt ne semble pas avoir exercé une influence quelconque sur la rédaction de la Convention d'adhésion.

En effet, le Rapport Schlosser précise que le Groupe d'experts s'est longtemps efforcé de dégager, en ce qui concerne le Royaume-Uni et l'Irlande, une équivalence à la distinction continentale entre recours ordinaires et extraordinaires. Sur ce point, toutefois, ses travaux n'ont abouti à aucun résultat satisfaisant. Dans un souci d'application pratique, il a paru justifié, pour les décisions rendues par les juridictions irlandaises et britanniques, de partir d'une interprétation large de la notion de recours. Le juge continental devra faire un usage prudent de son pouvoir de suspendre la procédure lorsqu'il s'agira d'un recours ne pouvant être formé, en Irlande ou au Royaume-Uni, que contre une décision entachée de vices particuliers, ou pouvant être encore introduit après une longue période.

Pour les motifs indiqués ci-dessus, en vertu de l'article 14 de la Convention d'adhésion, l'article 30 de la Convention de Bruxelles est complété par un deuxième alinéa, rédigé comme suit :

« L'autorité judiciaire d'un Etat contractant « devant laquelle est invoquée la reconnaissance « d'une décision rendue en Irlande ou au Royaume-Uni et dont l'exécution est suspendue dans l'Etat « d'origine du fait de l'exercice d'un recours peut « surseoir à statuer ».

327. *Exécution des décisions étrangères.* L'article 31 de la Convention de Bruxelles dispose :



« Les décisions rendues dans un Etat contractant et qui y sont exécutoires sont mises à exécution dans un autre Etat contractant après y avoir été revêtues de la formule exécutoire sur requête de toute partie intéressée ».

Or, le droit du Royaume-Uni et celui de l'Irlande ne connaissent pas le système de l'*exequatur* des décisions étrangères. Dans ces Etats, il est nécessaire d'intenter une nouvelle action sur la base du jugement étranger, à moins que ne s'applique, comme au Royaume-Uni, pour les jugements rendus dans certains Etats, le système de l'enregistrement. Les Etats contractants originaires de la Convention de Bruxelles, excepté le Luxembourg, font partie des Etats dont les décisions judiciaires sont susceptibles d'enregistrement au Royaume-Uni.

Selon le droit anglais, les décisions judiciaires étrangères doivent pour être exécutées avoir été enregistrées auprès d'un tribunal du Royaume-Uni. Elles ont alors les mêmes effets que les décisions rendues par le tribunal qui les a enregistrées. La requête doit être déposée personnellement par la personne demandant l'exécution ou, en son nom, par un *solicitor*. Il doit y avoir comparution personnelle, l'envoi d'une requête écrite ne suffisant pas. S'il est fait droit à la requête, le jugement est enregistré dans un registre tenu par le tribunal (voir Rapport Schlosser, n° 208, p. 131).

Les rédacteurs de la Convention d'adhésion ont dû tenir compte des particularités ci-dessus mentionnées des droits britanniques et irlandais. A cet effet, l'article 15 de ladite Convention dispose que l'article 30 de la Convention de Bruxelles est complété par l'alinéa suivant :

« Toutefois, au Royaume-Uni, ces décisions sont mises à exécution en Angleterre, au Pays de Galles, en Ecosse ou en Irlande du Nord, après avoir été enregistrées en vue de leur exécution, sur requête de toute personne intéressée, dans l'une ou l'autre de ces parties du Royaume-Uni, suivant le cas ».

**328. Compétence d'attribution et compétence territoriale des juridictions appelées à statuer sur les demandes d'exécution.** En vertu de l'article 16 de la Convention d'adhésion, le premier alinéa de l'article 32 de la Convention de Bruxelles est remplacé par un texte nouveau qui diffère de la version originale de cet alinéa par l'indication des juridictions compétentes pour statuer sur les demandes d'exécution au Danemark, en Irlande et au Royaume-Uni.

En ce qui concerne la France, la compétence d'attribution reste celle du Président du Tribunal de grande instance.

Quant à la compétence territoriale faisant l'objet du deuxième alinéa de l'article 32, elle ne subit aucune modification (voir n° 69, RMC, n° 233, janvier 1980, pages 36-37).

**329. Compétence d'attribution pour statuer sur le recours du défendeur contre la décision autorisant l'exécution.** Aux termes de l'article 17 de la Convention d'adhésion, l'article 37 de la Convention de Bruxelles est remplacé par un nouveau texte désignant les juridictions compétentes pour statuer sur le recours du défendeur contre la décision autorisant l'exécution, ainsi que les remèdes de droit contre la décision de ces juridictions.

En France, le recours est porté devant la Cour d'appel, comme dans la version initiale de l'article 37 (voir n° 74, RMC, n° 233, janvier 1980, p. 38). Celle-ci a dû être allongée pour indiquer les juridictions compétentes au Danemark, en Irlande, en Angleterre et au Pays de Galles, en Ecosse et en Irlande du Nord.

Le deuxième alinéa de l'article 37 de la Convention de Bruxelles a également dû faire place à un libellé plus complexe qui tient compte de l'organisation judiciaire et des particularités de la procédure des trois nouveaux Etats adhérents.

Conformément à la nouvelle version du deuxième alinéa de l'article 37 de la Convention de Bruxelles, la décision rendue sur le recours contre l'autorisation d'exécution ne peut être l'objet

— en Belgique, en France, en Italie, au Luxembourg et aux Pays-Bas que d'un *pourvoi en cassation* ;

— au Danemark, que d'un *recours* devant le *højesteret*, avec l'autorisation du ministre de la justice ;

— en République Fédérale d'Allemagne, que d'une *Rechtsbeschwerde* ;

— en Irlande, que d'un *recours* sur un point de droit devant la Supreme Court ;

— au Royaume-Uni, que d'un seul *recours* sur un point de droit.

**330. Sursis à statuer sur le recours contre la décision autorisant l'exécution.** Le premier alinéa de l'article 38 de la Convention de Bruxelles dispose :

« La juridiction saisie du recours peut, à la requête de la partie qui l'a formée, surseoir à statuer si la décision étrangère fait, dans l'Etat d'origine, l'objet d'un *recours ordinaire* ou si le délai pour le former n'est pas expiré ; dans ce dernier cas, la juridiction peut impartir un délai pour former ce recours ».

Les difficultés d'interprétation de l'expression « *recours ordinaire* » ont déjà été signalées ci-

dessus, à l'occasion de l'examen de l'article 30 de la Convention, concernant la reconnaissance des décisions étrangères (voir n° 326 *supra*).

Ainsi qu'il vient d'être indiqué, la Cour de justice des Communautés européennes a eu l'occasion de définir cette notion dans son arrêt du 22 novembre 1977, *Industrial Diamond Supply contre Luigi Riva*, affaire 43/77, Rec. 1977, 2175. Toutefois, les rédacteurs de la Convention d'adhésion, de 1978, ne semblent pas avoir tenu compte de cette définition, intervenue après la fin des négociations, mais connue du rapporteur du Groupe d'experts.

En conséquence, l'article 18 de la Convention d'adhésion prévoit l'adjonction, après le premier alinéa de l'article 38 de la Convention de Bruxelles, d'un nouvel alinéa ainsi conçu :

« Lorsque la décision a été rendue en Irlande ou « au Royaume-Uni, toute voie de recours prévue « dans l'Etat d'origine est considérée comme un « recours ordinaire pour l'application du premier « alinéa ».

Par suite de l'insertion du nouvel alinéa précité dans l'article 38, le deuxième alinéa de la version originnaire de cet article devient le troisième alinéa.

**331. Recours contre la décision rejetant la requête d'exécution. Compétence d'attribution.** Aux termes de l'article 40, alinéa premier, de la Convention de Bruxelles, si la demande d'exécution est rejetée, le demandeur peut former un recours contre la décision de rejet. Le même article détermine la compétence d'attribution des juridictions appelées à statuer sur le recours, dans chacun des Etats contractants (voir n° 78, RMC, n° 233, janvier 1980, p. 39).

L'article 19 de la Convention d'adhésion, du 9 octobre 1978, remplace le premier alinéa de l'article 40 susmentionné par un texte nouveau qui ajoute à la liste des compétences établie pour les six Etats contractants originaires les compétences d'attribution des juridictions des trois Etats adhérents. L'adjonction à la liste de l'article 40 est identique à celle faite à l'article 37 de la Convention de Bruxelles (voir n° 329 *supra*).

**332. Les remèdes juridiques contre la décision rendue sur le recours du demandeur en cas de rejet de la demande d'exécution.** Ces remèdes sont prévus à l'article 41 de la Convention de Bruxelles. En vertu de l'article 20 de la Convention d'adhésion, l'article 41 susmentionné est remplacé par un libellé nouveau qui ajoute à la liste des remèdes disponibles dans les six Etats contractants originaires ceux prévus pour les trois Etats adhérents. L'adjonction est identique à celle faite au deuxième alinéa de l'article 37 de la Convention de Bruxelles (voir n° 329 *supra*).

**333. Assistance judiciaire.** L'article 44 de la Convention de Bruxelles stipule :

« Le requérant admis à l'assistance judiciaire « dans l'Etat où la décision a été rendue en béné- « fice, sans nouvel examen, dans la procédure « prévue aux articles 32 à 35 ».

Aux termes de l'article 21 de la Convention d'adhésion, l'article 44 précité est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le requérant qui, dans l'Etat où la décision a « été rendue, a bénéficié en tout ou en partie de « l'assistance judiciaire ou d'une exemption de frais « et dépens, bénéficie, dans la procédure prévue « aux articles 32 à 35, de l'assistance la plus large « prévue par le droit de l'Etat requis ».

« Le requérant qui demande l'exécution d'une « décision rendue au Danemark par une autorité « administrative en matière d'obligation alimen- « taire peut invoquer dans l'Etat requis le bénéfice « des dispositions du premier alinéa s'il produit un « document établi par le ministre de la justice « danois et attestant qu'il remplit les conditions « économiques pour pouvoir bénéficier en tout ou « en partie de l'assistance judiciaire ou d'une « exemption de frais et dépens ».

Les raisons du remplacement de l'article 44 de la Convention de Bruxelles par la nouvelle version citée ci-dessus sont précisées dans le Rapport Schlosser.

En effet, l'article 44, dans sa formulation originelle, ne régleme pas le cas où, devant les juridictions de l'Etat d'origine, l'une des parties ne serait admise que partiellement au bénéfice de l'assistance judiciaire. Selon la nouvelle version de l'article 44, même lorsque l'assistance judiciaire n'est accordée que partiellement dans l'Etat d'origine, elle l'est pleinement dans la procédure d'exécution.

La nouvelle disposition harmonise la Convention de Bruxelles avec l'article 15 de la Convention de La Haye du 2 octobre 1973 concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière d'obligation alimentaire. Elle entraîne une simplification des requêtes et une uniformisation du droit matériel des Etats contractants.

Le Rapport souligne toutefois que l'article 44, premier alinéa, n'oblige pas les Etats qui ne connaissent pas, à l'heure actuelle, l'assistance judiciaire en matière civile à introduire un tel système (n° 223 e, p. 135).

Le deuxième alinéa, nouveau, ajouté à l'article 44, trouve sa justification dans la compétence des autorités administratives danoises, dont l'intervention est gratuite. La nouvelle disposition a pour but d'empêcher qu'en raison de ce fait, l'exécution dans



les autres Etats contractants de jugements danois en matière d'obligations alimentaires ne soit désavantagée par rapport à celle de jugements similaires rendus dans les autres Etats contractants.

334. *Documents requis pour la reconnaissance ou l'exécution des décisions judiciaires étrangères.* Pour la reconnaissance ou l'exécution d'une décision étrangère rendue par défaut, l'article 46, n° 2, de la Convention de Bruxelles exige que la partie demanderesse produise « l'original ou une copie certifiée conforme du document établissant que l'acte introductif d'instance a été signifié ou notifié à la partie défaillante ».

Aux termes de l'article 22 de la Convention d'adhésion, l'article 46, point 2 de la Convention de Bruxelles a été remplacé par une formulation nouvelle qui diffère du texte initial uniquement par l'insertion de l'expression « ou un acte équivalent », après les mots « l'acte introductif d'instance ».

Il est rappelé que l'expression « ou un acte équivalent » a également été insérée, après les mots « l'acte introductif d'instance » aux articles 20 et 27, n° 2, de la Convention de Bruxelles, en vertu des articles 12 et 13 de la Convention d'adhésion, respectivement (voir n° 324 et 325 *supra*). La raison de ces insertions paraît résider dans les particularités de la procédure des Etats adhérents.

335. *Domicile du trust.* Il a déjà été signalé que la Convention d'adhésion a adopté, pour la détermination du domicile du *trust*, une règle de conflit analogue à celle retenue pour la détermination du siège des sociétés et des personnes morales (voir n° 24, RMC, n° 232, décembre 1979, pp. 571-572).

En effet, aux termes de l'article 23 de la Convention d'adhésion, l'article 53 de la Convention de Bruxelles est complété par l'alinéa suivant :

« Pour déterminer si un *trust* a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant dont les tribunaux sont saisis, le juge applique les règles de son droit international privé ».

Le Rapport Schlosser affirme, à juste titre, que l'application de la nouvelle disposition ne posera pas de problèmes en ce qui concerne le Royaume-Uni et l'Irlande.

Par contre, son application aux Etats contractants continentaux pourrait créer des problèmes juridiques. Dans ces Etats, il n'existe pas, pour l'instant, de règles de droit international privé permettant de déterminer le domicile d'un *trust*. Ces règles devront être développées par la jurisprudence pour que les dispositions du nouvel alinéa 2 de l'article 53 de la Convention de Bruxelles puissent être appliquées.

A cet égard, le Rapport envisage deux possibilités : ou bien le domicile du *trust* sera déterminé selon le système juridique dont le *trust* relève, ou bien la détermination du domicile sera faite par le juge saisi selon les critères qu'il développera lui-même (n° 119, pp. 107-108).

336. *Les relations entre la Convention de Bruxelles et les autres conventions conclues entre Etats contractants au sujet de la compétence judiciaire et des effets des jugements.* Ainsi qu'il a été indiqué, l'article 55 de la Convention de Bruxelles prévoit que celle-ci remplace entre les Etats qui y sont parties, les conventions bilatérales et multilatérales énumérées au dit article (voir n° 13, RMC, n° 231, novembre 1979, pp. 524-525).

L'article 24 de la Convention d'adhésion dispose que l'article 55 de la Convention de Bruxelles est complété par l'adjonction d'une liste de conventions bilatérales conclues par le Royaume-Uni. Parmi celles-ci figure la Convention entre le Royaume-Uni et la France sur l'exécution réciproque des jugements en matière civile et commerciale accompagnée d'un protocole, signée à Paris, le 18 janvier 1934 (151).

337. *Le respect des conventions conclues ou qui seront conclues par des Etats contractants et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions.* L'article 57 de la Convention de Bruxelles dispose :

« La présente Convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions ».

Ainsi qu'il vient d'être mentionné, le Rapport Jenard énumérait, de manière non limitative, une quinzaine de conventions internationales qui règlent des questions de compétence, de reconnaissance ou d'exécution dans des matières particulières (voir n° 14, RMC, n° 231, novembre 1979, p. 525).

Il résulte du Rapport Schlosser que la détermination de la portée exacte de l'article 57 a soulevé de grandes difficultés au sein du Groupe d'experts chargé de rédiger le projet de la Convention d'adhésion. Les difficultés provenaient principalement du fait que cet article ne précise pas de quelle manière les dispositions des conventions spéciales se combinent avec celles de la Convention

(151) Il convient de faire observer que la Convention d'adhésion n'étant pas encore en vigueur, la Convention franco-britannique du 18 janvier 1934 continue de s'appliquer.

de Bruxelles, lorsqu'elles ne réglementent qu'une partie des questions qui font l'objet de cette dernière.

Il a été admis, sans difficulté, que les dispositions de la Convention de Bruxelles qui concernent la compétence sont applicables lorsque la convention spéciale ne contient aucune règle de compétence directe.

Il a également été admis que les dispositions en matière de compétence contenues dans une convention spéciale priment lorsque tous les Etats concernés sont parties à la convention spéciale.

En dehors de ces cas clairs, le doute planait sur de nombreuses questions, dont le Rapport Schlosser donne quelques exemples. Parmi ces exemples, on peut citer notamment les suivants :

— Les dispositions de la convention spéciale prévalent-elles sur celles de la Convention de Bruxelles lorsque seul l'Etat d'origine ou l'Etat de la reconnaissance sont parties à la convention spéciale ?

— Si les deux Etats intéressés sont parties à une convention spéciale qui ne règle que la compétence directe, les dispositions de la Convention de Bruxelles qui concernent l'exécution sont-elles applicables ?

— Lorsqu'une convention spéciale régit la reconnaissance ou l'exécution des décisions sans préciser la procédure, les règles de procédure de la Convention de Bruxelles peuvent-elles être appliquées ?

— Une personne domiciliée dans un Etat contractant qui n'est pas partie à la Convention spéciale peut-elle être atraite devant les tribunaux d'un autre Etat contractant en vertu des dispositions de la Convention spéciale ?

Les discussions au sein du Groupe d'experts ont abouti à la conclusion qu'il était impossible de mettre au point des solutions casuistiques pour chacune des questions susceptibles de se poser. Il a néanmoins paru indiqué de faire figurer dans la Convention d'adhésion une interprétation authentique au sujet de quelques problèmes particulièrement importants.

Il en est résulté un nouvel article 57, long et complexe, qui en vertu de l'article 25 de la Convention d'adhésion remplace l'article 57 de la Convention de Bruxelles.

Le nouveau texte comprend deux paragraphes distincts.

Le premier paragraphe comprend deux sous-alinéas, dont le premier reproduit le texte original de l'article 57, précité, avec la seule différence que l'expression « la reconnaissance et l'exé-

cution » est remplacée par « la reconnaissance ou l'exécution. »

Le Rapport Schlosser estime qu'il s'agit là d'une clarification de caractère purement rédactionnel, constituant une interprétation authentique de l'actuel article 57, auquel il est également applicable (n° 240 b, p. 140).

Le deuxième sous-alinéa de l'article 57, paragraphe 1, nouvelle version, consacre la primauté du droit communautaire sur les dispositions de la Convention de Bruxelles, dans les matières particulières réglées par ce droit :

« Elle (= « la présente convention ») ne préjuge « pas l'application des dispositions qui, dans des « matières particulières, règlent la compétence « judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des « décisions et qui seront contenues dans les actes « des institutions des Communautés européennes « ou dans les législations nationales harmonisées « en vertu de ces actes. »

Le paragraphe 2 de la nouvelle version de l'article 57 donne une interprétation authentique de cet article, « dans un souci de clarté des engagements à souscrire par les nouveaux Etats membres », à propos de quelques problèmes particulièrement importants (Rapport Schlosser, n° 240 b, p. 140).

Le libellé du paragraphe 2 de la nouvelle version de l'article 57 est le suivant :

« 2. En vue d'assurer son interprétation uniforme, « l'article 57 premier alinéa est appliqué de la « manière suivante :

« a) la Convention de 1968 modifiée ne fait pas « obstacle à ce qu'un tribunal d'un Etat contrac- « tant partie à une convention relative à une « matière particulière puisse fonder sa compétence « sur une telle convention, même si le défendeur « est domicilié sur le territoire d'un Etat contrac- « tant non partie à une telle convention. Le tribunal « saisi applique, en tout cas, l'article 20 de la « Convention de 1968 modifiée (151) ;

« b) les décisions rendues dans un Etat contrac- « tant par un tribunal ayant fondé sa compétence « sur une convention relative à une matière parti- « culière sont reconnues et exécutées dans les « autres Etats contractants conformément à la « Convention de 1968 modifiée ».

« Si une convention relative à une matière parti- « culière et à laquelle sont parties l'Etat d'origine et « l'Etat requis détermine les conditions de recon- « naissance et d'exécution des décisions, il est fait « application de ces conditions. Il peut, en tout

(152) Il est rappelé que l'article 20 de la Convention de Bruxelles concerne la vérification d'office par le juge saisi de sa compétence et de la recevabilité de la demande en cas de défaut du défendeur.





« cas, être fait application des dispositions de la « Convention de 1968 modifiée qui concernent la « procédure relative à la reconnaissance et à « l'exécution des décisions. »

Au sujet du texte ci-dessus reproduit, le Rapport Schlosser fournit les explications suivantes :

Les Etats contractants qui ne sont pas partie à la convention spéciale doivent reconnaître et exécuter les décisions rendues par des tribunaux dont la compétence n'était fondée que par la Convention spéciale. En outre, une personne demandant la reconnaissance ou l'exécution d'un jugement peut invoquer les dispositions de procédure de la Convention de Bruxelles relatives à la reconnaissance et à l'exécution dans les rapports entre deux Etats parties à la convention spéciale.

Toutefois, le Groupe d'experts n'a pas pu résoudre la question de savoir si une compétence directe exclusive instituée par une convention spéciale doit être respectée partout. Il en va de même pour la question de savoir si la litispendance fondée sur une convention spéciale tombe sous le coup de l'article 21 de la Convention de Bruxelles. Le Groupe d'experts a préféré laisser à la jurisprudence et à la doctrine le soin de résoudre ces problèmes (voir Rapport Schlosser, n° 240 b, p. 140).

338. *Obligation de ne pas reconnaître certains jugements en vertu de traités conclus avec des Etats tiers.* Ainsi qu'il vient d'être précisé, l'article 59 de la Convention de Bruxelles permet à un Etat contractant d'assumer à l'égard d'un Etat tiers l'obligation de ne pas reconnaître certaines décisions rendues dans un autre Etat contractant (voir n° 16, RMC, n° 231, novembre 1979, pp. 526-527).

Il est rappelé que l'article 59 de la Convention de Bruxelles dispose :

« La présente Convention ne fait pas obstacle à « ce qu'un Etat contractant s'engage envers un « Etat tiers aux termes d'une convention sur la « reconnaissance et l'exécution des jugements, à « ne pas reconnaître une décision rendue, notamment dans un autre Etat contractant, contre un « défendeur qui avait son domicile ou sa résidence « habituelle sur le territoire de l'Etat tiers lorsque, « dans un cas prévu par l'article 4, la décision n'a « pu être fondée que sur une compétence visée à « l'article 3, deuxième alinéa. »

L'article 4 de la Convention de Bruxelles vise l'hypothèse où le défendeur n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat contractant.

Dans cette hypothèse, toute personne domiciliée sur le territoire d'un Etat contractant, quelle que soit sa nationalité, peut y invoquer contre ce défendeur les règles de compétence exorbitantes qui y sont en vigueur et notamment les compétences

énumérées à l'article 3, deuxième alinéa de la Convention. On sait que pour la France cet alinéa vise les articles 14 et 15 du Code civil.

Comme il a déjà été indiqué (voir n° 16, RMC n° 231, novembre 1979, p. 527), le Rapport Jenard a reconnu que les dispositions de l'article 59 de la Convention de Bruxelles apportaient « une légère entorse au principe de la libre circulation des jugements ». Il estimait néanmoins que cette « entorse » était utile en vue d'arriver à un compromis entre les dispositions de la Convention de Bruxelles et celles de la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile et commerciale, adoptée par la Conférence de La Haye de droit international privé, le 1<sup>er</sup> février 1971, lors de la X<sup>e</sup> session.

En vertu de la Convention d'adhésion du 9 octobre 1978, la liberté d'un Etat contractant de s'engager envers un Etat tiers à ne pas reconnaître une décision rendue dans un autre Etat contractant, en vertu d'une compétence exorbitante, subit une limitation.

Cette limitation résulte du deuxième alinéa ajouté à l'article 59 de la Convention de Bruxelles, en vertu de l'article 26 de la Convention d'adhésion.

Le nouvel alinéa 2, ajouté à l'article 59 de la Convention de Bruxelles dispose :

« Toutefois, aucun Etat contractant ne peut s'engager envers un Etat tiers à ne pas reconnaître « une décision rendue dans un autre Etat contractant par une juridiction dont la compétence est « fondée sur l'existence dans cet Etat de biens « appartenant au défendeur ou sur la saisie par le « demandeur de biens qui y existent :

« 1. si la demande porte sur la propriété ou la « possession desdits biens, vise à obtenir l'autorisation d'en disposer ou est relative à un autre « litige les concernant ou

« 2. si les biens constituent la garantie d'une « créance qui fait l'objet de la demande. »

Le Rapport Schlosser qui n'est pas très éclairant au sujet du nouvel alinéa ajouté à l'article 59 de la Convention de Bruxelles, donne des exemples d'obligations internationales de ne pas reconnaître certains jugements.

Une telle obligation peut résulter du fait qu'une convention spéciale prévoit la compétence exclusive des tribunaux d'un des Etats contractants. Elle peut également résulter indirectement de ce que la mise en œuvre d'une compétence en vertu de la convention spéciale est liée à l'application d'un régime déterminé de responsabilité. C'est le cas, par exemple, de la Convention de Paris de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (voir n° 246, pp. 141-142).



339. *Domaine d'application territoriale de la Convention de Bruxelles.* Compte tenu du changement de statut politique de certains territoires et de l'adhésion des trois nouveaux Etats contractants, les rédacteurs de la Convention d'adhésion ont cru utile de remplacer l'ensemble de l'article 60 de la Convention de Bruxelles, par un texte nouveau. Le remplacement a été effectué en vertu de l'article 27 de la Convention d'adhésion et la nouvelle version de l'article 60, alinéa 1<sup>er</sup>, dispose que :

la Convention de Bruxelles s'applique

- au territoire européen des Etats contractants, y compris le Groenland ;
- aux départements français d'outre-mer ;
- aux territoires français d'outre-mer et à Mayotte.

Aux termes du deuxième alinéa de la nouvelle version de l'article 60, le Royaume des Pays-Bas peut déclarer, par voie de notification au Secrétaire général du Conseil des Communautés européennes, que la Convention est applicable aux Antilles néerlandaises.

Par dérogation au premier alinéa de l'article 60, le troisième alinéa du même article prévoit que la Convention de Bruxelles *ne s'applique pas* :

1. aux îles Féroé, sauf déclaration contraire du Royaume du Danemark ;
2. aux territoires européens situés hors du Royaume-Uni et dont celui-ci assume les relations internationales, sauf déclaration contraire du Royaume-Uni pour un tel territoire. Il résulte du Rapport Schlosser que les territoires susvisés comprennent :
  - a) les îles anglo-normandes ;
  - b) l'île de Man ;
  - c) Gibraltar ;
  - d) les zones de souveraineté à Chypre.

Les déclarations susmentionnées peuvent être faites à tout moment, par voie de notification au Secrétaire général du Conseil des Communautés européennes (article 60, alinéa 4).

En vertu du cinquième alinéa de la nouvelle version de l'article 60, « les procédures d'appel introduites au Royaume-Uni contre des décisions rendues par les tribunaux situés dans un des territoires visés au troisième alinéa, point 2, sont considérées comme des procédures se déroulant devant ces tribunaux ». A cet égard, le Rapport Schlosser estime qu'il serait contraire à la logique d'inclure des décisions du « Privy Council » dans le champ d'application de la Convention lorsqu'elles ont trait à des litiges nés dans des territoires auxquels la Convention ne s'applique pas (n° 252, p. 143).

Enfin, selon le sixième et dernier alinéa de l'article 60, nouvelle version, les affaires qui, au Royaume

du Danemark, sont traitées d'après la loi sur la procédure civile pour les îles Féroé sont considérées comme des affaires se déroulant devant les tribunaux des îles Féroé.

340. *Devoir de notification incombant au Secrétaire général du Conseil des Communautés européennes.* Le changement du texte de l'article 60 de la Convention de Bruxelles (voir n° 339 *supra*) a rendu nécessaire la modification corrélative de l'article 64 c). Cette modification, d'ordre purement rédactionnel, fait l'objet de l'article 28 de la Convention d'adaptation. Dans sa version originelle, l'article 64 c) prévoyait, parmi les attributions incombant au Secrétaire général du Conseil des Communautés européennes, celle de notifier aux Etats signataires les déclarations reçues en application de l'article 60 « *deuxième alinéa* ». Par suite de la modification du libellé de l'article 60, les mots « *deuxième alinéa* » sont supprimés, le devoir de notification devant s'étendre désormais à toutes les déclarations reçues des Etats contractants, en vertu de l'article 60. Comme il vient d'être précisé, ces déclarations concernent le domaine d'application territoriale de la Convention.

#### B. Adaptations du Protocole annexé à la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.

341. *Quatre nouveaux articles insérés dans le Protocole annexé à la Convention de Bruxelles de 1968.* En vertu de l'article 29 de la Convention d'adhésion, quatre nouveaux articles, numérotés V bis, V ter, V quater et V quinquies ont été insérés dans le Protocole annexé à la Convention de Bruxelles.

L'article V bis concerne la matière des obligations alimentaires au Danemark.

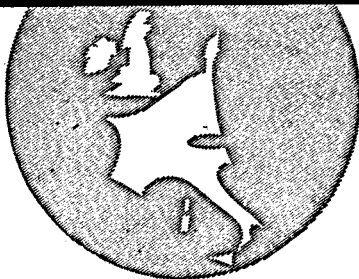
L'article V ter se réfère aux litiges entre le capitaine et un membre de l'équipage d'un navire de mer immatriculé au Danemark ou en Irlande.

Les articles V quater et V quinquies visent les conventions relatives aux brevets européens.

342. *L'article V bis concernant les décisions des autorités administratives danoises en matière d'obligations alimentaires.* Le nouvel article V bis inséré dans le Protocole annexé à la Convention de Bruxelles stipule :

« En matière d'obligation alimentaire, les termes « juge », « tribunal » et « juridiction » comprennent les autorités administratives danoises. »

Au sujet du nouveau texte, les explications suivantes sont données dans le Rapport Schlosser (n° 67-68, p. 94).



Au Danemark, la question de l'octroi de l'obligation alimentaire est tranchée par accord ou par décision judiciaire. Cependant, le montant de l'obligation ainsi que l'étendue des modifications éventuellement nécessaires sont fixées par une institution nommée « Amtmand », qui, d'après le droit danois n'est pas qualifiée de tribunal, mais d'autorité administrative, exerçant en pareil cas un pouvoir juridictionnel. Les décisions rendues dans le cadre d'une telle procédure sont régies par la Convention de La Haye concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière d'obligations alimentaires envers les enfants, mais dans cette convention l'existence d'une décision judiciaire proprement dite n'est pas exigée.

Il n'en demeure pas moins que le champ d'application de la Convention de Bruxelles comporterait un sérieux déséquilibre si les procédures en matière d'obligations alimentaires propres au Danemark en étaient exclues uniquement parce qu'elles ne sont pas du ressort de « tribunaux ».

La modification dès lors nécessaire de la Convention de Bruxelles figure dans le nouvel article V bis du Protocole y annexé. Il a paru plus simple de procéder de cette manière plutôt que d'apporter des corrections à un grand nombre de dispositions particulières de la Convention.

En conséquence, partout où, dans la Convention, il est question de « tribunal », de « juridiction » ou de « juge », il faut également entendre sous ces termes les autorités administratives danoises compétentes en matière d'obligations alimentaires. De même, chaque fois qu'il est question de « décision », il faut considérer que cette notion inclut les décisions des autorités administratives danoises en matière d'obligations alimentaires.

343. *L'article V ter 42 concernant les litiges entre capitaine et membres d'équipage de navires immatriculés au Danemark ou en Irlande.* Le nouvel article V ter, inséré dans le Protocole annexé à la Convention de Bruxelles dispose :

« Dans les litiges entre le capitaine et un membre « de l'équipage d'un navire de mer immatriculé au « Danemark ou en Irlande, relatifs aux rémunérations ou aux autres conditions de service, les « juridictions d'un Etat contractant doivent contrôler si l'agent diplomatique ou consulaire dont « relève le navire a été informé du litige. Elles « doivent surseoir à statuer aussi longtemps que cet « agent n'a pas été informé. Elles doivent, même « d'office, se dessaisir si cet agent, dûment informé, « a exercé les attributions que lui reconnaît en la « matière une convention consulaire ou, à défaut « d'une telle convention, a soulevé des objections « sur la compétence dans le délai imparti. »

Le Rapport Schlosser précise que le libellé du nouvel article V ter du Protocole répond à un vœu exprimé par la délégation danoise et s'explique par une tradition de ce pays. Cette tradition se trouve actuellement incorporée, dans la loi danoise n° 420 du 18 juin 1973 relative aux gens de mer, selon laquelle des tribunaux étrangers ne peuvent être saisis de litiges opposant un capitaine et un membre de son équipage à bord d'un navire danois. Les conventions consulaires conclues entre le Danemark et d'autres Etats tiennent aussi compte, à l'occasion, de cette particularité. A la demande expresse de la délégation irlandaise, le champ d'application de cette disposition a été étendu aux navires irlandais (n° 133, p. 111).

344. *Article V quater. Interprétation du mot anglais « residence » figurant dans la Convention relative au brevet européen pour le Marché commun, du 15 décembre 1975.* L'article V quater de la nouvelle version du Protocole annexé à la Convention de Bruxelles précise que le mot « residence » employé à l'article 69, paragraphe 5 de la Convention relative au brevet européen pour le Marché commun, du 15 décembre 1975, est réputé avoir la même portée que le terme « domicile » figurant dans les articles 52 et 53 de la Convention de Bruxelles.

345. *Article V quinquies. Compétence des juridictions nationales en matière de brevets européens.* Aux termes de l'article V quinquies, les juridictions de chaque Etat contractant sont seules compétentes, sans considération de domicile, en matière d'inscription ou de validité d'un brevet européen délivré pour cet Etat, en vertu de la Convention de Munich du 5 octobre 1973, et qui n'est pas un brevet communautaire. La compétence des juridictions nationales ne porte pas atteinte à celle de l'Office européen des brevets, prévue dans la Convention de Munich.

C. *Adaptation du Protocole de Luxembourg, du 3 juin 1971, concernant l'interprétation par la Cour de justice de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968.*

346. *Considérations générales.* Les adaptations du Protocole de Luxembourg, du 3 juin 1971, sont peu nombreuses et purement formelles. Il suffira de les énoncer sommairement ci-après :

a) En vertu de l'article 30 de la Convention d'adhésion de 1978, l'article 1<sup>er</sup> du Protocole de 1971 est complété par un deuxième alinéa prévoyant que la Cour de justice est également compétente pour interpréter la Convention de 1978 relative à

l'adhésion des trois nouveaux Etats contractants à la Convention de Bruxelles de 1968 ainsi qu'au Protocole de 1971.

b) Aux termes de l'article 31 de la Convention d'adhésion, l'article 2 point 1 du protocole de 1971 est remplacé par un texte nouveau qui ajoute à la liste des juridictions ayant l'obligation de saisir la Cour de justice la désignation des juridictions des trois nouveaux Etats contractants obligés de saisir la Cour.

En ce qui concerne le Royaume-Uni, l'obligation de saisir la Cour de justice de demandes d'interprétation préjudicielle incombe au House of Lords, ainsi qu'à la High Court of Justice, en matière d'exécution des décisions étrangères (article 37, deuxième alinéa et 41 de la Convention de Bruxelles).

c) L'article 32 de la Convention d'adhésion remplace l'article 6 du Protocole de 1971, qui a trait au champ d'application territoriale de ce dernier, par un texte nouveau, entièrement calqué sur l'article 60 modifié de la Convention de Bruxelles (voir n°339 *supra*).

d) En vertu de l'article 33 de la Convention d'adhésion, l'article 10 d du Protocole de 1971 fait l'objet d'une adaptation analogue à celle apportée à l'article 64 c de la Convention de Bruxelles, concernant le devoir de notification du Secrétaire général du Conseil des Communautés européennes (voir n° 340 *supra*).

#### IV. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

347. *Application dans le temps de la Convention d'adhésion du 9 octobre 1978.* Aux termes de l'article 34, n° 1 de la Convention d'adhésion, la Convention de Bruxelles de 1968 et le Protocole de 1971 ne sont applicables, dans leur version modifiée par la Convention d'adhésion, qu'aux actions judiciaires intentées et aux actes authentiques reçus postérieurement à l'entrée en vigueur de cette dernière dans l'Etat d'origine.

La reconnaissance et l'exécution des décisions ne seront régies par la version modifiée de la Convention de Bruxelles et du Protocole de 1971 que si

a) l'action a été intentée ou l'acte a été reçu postérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention d'adhésion dans l'Etat d'origine, et

b) postérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention d'adhésion dans le futur Etat requis.

Il faut, en conséquence qu'au moment de l'introduction de l'action, la Convention d'adhésion ait été en vigueur à la fois dans l'Etat d'origine et dans l'Etat de la future reconnaissance ou exécution (voir Rapport Schlosser, n° 231, p. 137).

Toutefois, l'article 34, n° 2 de la Convention d'adhésion dispose que, dans les rapports entre les six Etats contractants originaires, la reconnaissance et l'exécution des décisions rendues après la date d'entrée en vigueur de ladite Convention, à la suite d'actions intentées avant cette date, seront régies par les dispositions modifiées de la Convention de Bruxelles (voir Rapport Schlosser, n° 232, pp. 137-138).

En outre, l'article 34, n° 3 de la Convention d'adhésion prévoit que, dans les rapports entre les six Etats contractants originaires et les trois Etats adhérents, de même que dans les rapports entre ces trois derniers Etats, les décisions rendues après la date d'entrée en vigueur de la Convention d'adhésion dans les rapports entre l'Etat d'origine et l'Etat requis, à la suite d'actions intentées avant cette date, sont reconnues et exécutées conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles modifiée, si la compétence était fondée sur des règles conformes à celles de ladite convention modifiée ou aux dispositions prévues dans une convention qui était en vigueur entre l'Etat d'origine et l'Etat requis lorsque l'action a été intentée (voir Rapport Schlosser, n° 233-236, pp. 138-139).

348. *Le droit applicable au contrat comme fondement transitoire de la compétence judiciaire.* L'article 35 de la Convention d'adhésion dispose :

« Si, par un écrit antérieur à l'entrée en vigueur de la présente Convention, les parties en litige « de la présente Convention, les parties en litige « à propos d'un contrat étaient convenues d'appliquer à ce contrat le droit irlandais ou le droit « d'une partie du Royaume-Uni, les tribunaux de « l'Irlande ou de cette partie du Royaume-Uni « conservent la faculté de connaître du litige ».

349. *Dispositions transitoires spéciales applicables au Danemark et à l'Irlande en matière maritime.* En vertu de l'article 36 de la Convention d'adhésion, des règles de compétence spéciales sont prévues, en matière maritime, pendant trois années suivant l'entrée en vigueur de la Convention de Bruxelles au Danemark et en Irlande.

Toutefois, ces règles spéciales cesseront d'être applicables dans chacun des Etats susmentionnés au moment où la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, sera en vigueur à son égard (voir Rapport Schlosser, n° 131, p. 111).



#### V. DISPOSITIONS FINALES

350. *Ratification et entrée en vigueur de la Convention d'adhésion du 9 octobre 1978.* Les règles concernant la ratification et l'entrée en vigueur de la Convention d'adhésion de 1978, qui font l'objet des articles 38 et 39 de cette dernière, ont déjà été exposées dans le troisième article de cette série d'études (voir n° 94, RMC, n° 233, janvier 1980, p. 43). Il convient d'ajouter qu'au moment de la rédaction du présent article, aucun des neuf Etats signataires de la Convention d'adhésion de 1978 ne l'avait ratifiée.

351. *Versions linguistiques de la Convention d'adhésion du 9 octobre 1978, de la Convention de Bruxelles de 1968 et du Protocole de 1971.* La question des versions linguistiques des trois accords fait l'objet des articles 37 et 41 de la Convention d'adhésion. Les règles établies dans ces textes ont été indiquées dans le troisième article de la présente série d'études (voir n° 98, RMC, n° 233, janvier 1980, p. 44).

Paris, le 1<sup>er</sup> novembre 1980

# COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

## I. – Nominations

### COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Le 16 décembre 1980, les Représentants des Gouvernements des Etats membres ont désigné, d'un commun accord, comme membres de la **Commission des Communautés européennes**, pour la période du 6 janvier 1981 au 5 janvier 1985 inclus, les personnalités suivantes :

M. Franciscus H.J.J. ANDRIESSEN  
M. Claude CHEYSSON  
M. Georges CONTOGEORGIS  
Le Vicomte Etienne DAVIGNON  
M. Antonio GIOLITTI  
M. Finn Olav GUNDELACH † (\*)  
M. Wilhelm HAERKAMP  
M. Karl-Heinz NARJES  
M. Lorenzo NATALI  
M. Michael O'KENNEDY  
M. François-Xavier ORTOLI  
M. Ivor RICHARD  
M. Gaston THORN  
M. Christopher Samuel TUGENDHAT.

A la même occasion, les Représentants des Gouvernements des Etats membres ont désigné M. Gaston Thorn comme Président de la Commission des Communautés européennes pour la période du 6 janvier 1981 au 5 janvier 1983 inclus.

### COUR DE JUSTICE

Le 16 décembre 1980, les Représentants des Gouvernements des Etats membres, en vue de l'adhésion de la République hellénique, ont désigné M. le Professeur Alexandre G. Chloros, comme juge à la **Cour de Justice** pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1981 au 6 octobre 1985.

## II. – Activités communautaires

### L'APPLICATION DE L'ÉGALITÉ ENTRE HOMMES ET FEMMES DANS LES LÉGISLATIONS DES ÉTATS MEMBRES

Bien que la reconnaissance, dans le droit, du principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes ait fait des progrès remarquables à tous les niveaux dans les Etats membres, la traduction de ce principe dans la pratique laisse encore à désirer. La situation de la femme dans la vie professionnelle, notamment en raison de la crise économique, ne s'est pas améliorée.

C'est ce qui ressort d'un rapport de la Commission au Conseil (décembre 1980) sur l'état de transposition en droit national de la directive du Conseil 76/207/CEE du 9 février 1976 mettant en œuvre le principe de l'égalité de traitement entre hommes et femmes en ce qui concerne l'accès à l'emploi et à la promotion, l'accès à l'orientation et à la formation professionnelle et les conditions de travail.

(\*) M. Gundelach est décédé le 13 janvier 1981.



Le rapport est basé sur les réponses des gouvernements, des partenaires sociaux et des comités/commissions du travail des femmes à un questionnaire détaillé. Il fait apparaître les progrès accomplis dans les législations des Etats membres, mais il en relève aussi les lacunes.

L'établissement du rapport a été pour la Commission, une occasion de souligner l'importance que les Etats membres attachent à l'action communautaire en faveur d'une meilleure intégration des femmes dans le monde du travail.

En conclusion du rapport, la Commission se propose d'inciter les Etats membres qui n'ont encore procédé qu'à une application incomplète de la directive à prendre les mesures qui s'imposent. Dans le cas où cette incitation resterait sans suite, la Commission se verrait dans l'obligation d'entamer, en vertu de l'article 169 du Traité CEE, des procédures d'infraction, procédures qui s'ajouteraient à celles ouvertes antérieurement.

L'examen des mesures prises par les gouvernements en application de la directive en question dans les législations nationales fait apparaître qu'en fait aucun Etat membre n'a assumé cette tâche d'une façon complète et entièrement satisfaisante. Les problèmes qui se posent relèvent de plusieurs domaines dont quelques-uns sont mentionnés ci-après :

1. Les listes nationales des activités professionnelles exclues du champ d'application de la directive témoignent de la grande diversité des positions adoptées par les Etats membres. L'adjonction de la disposition rendant possible l'exclusion d'un nombre de professions strictement limité, a été justifiée, à l'époque, par des exemples tels que « nourrice » et « chanteuse soprano ». Mais, dans la réalité, il apparaît que l'usage que certains Etats membres en font, est beaucoup plus ample. Certaines exclusions ne peuvent être admises, telles que « petites entreprises, institutrices maternelles, agents techniques des P.T.T., agents de douanes, sages-femmes, serveuses de cabaret. En outre, les clauses générales d'exclusion prévues dans certaines législations nationales, ne sont pas compatibles avec la directive.

La Commission a entrepris, dans le cadre d'une étude qu'elle mène avec l'aide d'experts indépendants des Etats membres, l'examen des activités professionnelles exclues afin de fixer éventuellement une ligne de conduite communautaire.

2. La liste des législations dites « protectrices » interdisant l'accès des femmes à certains emplois ou imposant aux femmes des conditions de travail différentes est impressionnante par sa longueur et sa diversité : 26 types de travaux sont ainsi interdits aux femmes ; dans 20 cas, des conditions de travail spécifiques sont prescrites. Dans aucun des cas, cependant, ces mesures ne sont reconnues à la fois dans les neuf Etats membres. Les problèmes qui se posent ici, retiendront l'attention des experts dont il a été question sous le point 1.

3. La directive ne vise pas la protection de la grossesse et de la maternité mais cela ne signifie pas qu'elle tient les femmes enceintes en dehors du champ d'application de l'égalité dans l'accès à l'emploi. Or, dans certains Etats membres, les législations interdisent formellement la discrimination basée sur l'état de grossesse.

4. Là où les conventions collectives ont été analysées sous l'angle de l'égalité de traitement entre hommes et femmes, il s'est avéré que les classifications professionnelles confirment la ségrégation de l'emploi. Elles révèlent que la femme se trouve souvent marginalisée sur le marché de l'emploi par la dévalorisation de ses qualités spécifiques et l'utilisation de systèmes de rémunération. Les partenaires sociaux pourraient jouer un rôle beau-

coup plus important qu'ils ne le jouent actuellement dans la promotion de l'égalité de chances des femmes, par exemple en mettant au point des programmes paritaires d'égalité par entreprise ou par secteur.

La Commission est d'avis que ces divers domaines doivent être explorés au niveau communautaire sur une base paritaire. Elle fera ultérieurement des propositions à ce sujet.

5. L'orientation scolaire et professionnelle des femmes reste encore largement dominée par les conceptions traditionnelles sur les métiers « qui conviennent aux femmes ». L'école continue à maintenir et à préparer la ségrégation dans l'emploi. Le rapport cite des chiffres qui, à cet égard, sont éloquentes. La Commission estime que dans le domaine de l'orientation scolaire et professionnelle, les efforts des gouvernements devraient s'intensifier.

6. L'égalité dans les conditions de travail n'est encore que partiellement réalisée, même au niveau légal. C'est essentiellement dans le domaine des conditions liées au statut familial que subsistent les discriminations les plus importantes.

..

En formulant une conclusion réservée au niveau de l'application pratique du principe de la directive, la Commission entend :

— inviter les organisations d'employeurs et de travailleurs à se rencontrer au niveau communautaire afin de rechercher les moyens permettant d'éliminer les discriminations et de définir, sur une base paritaire, des programmes d'égalité, et

— poursuivre et élargir les actions positives déjà en cours dans le cadre du Fonds social et de la politique de l'éducation et de l'information et définir de nouveaux secteurs d'action, en étroite collaboration avec les structures nationales chargées de promouvoir l'égalité des chances.

La Commission étudiera les mesures susceptibles de résoudre les problèmes des femmes au travail, en vue de présenter des propositions appropriées. Les objectifs visés en l'occurrence sont en particulier la déségrégation du marché du travail et la mixité des emplois, la préparation des femmes à l'introduction des nouvelles technologies dans le monde du travail et la réalisation effective du partage des responsabilités familiales.

#### FONDS RÉGIONAL - QUOTA GREC

Le Conseil, lors de sa session des 15/16 décembre 1980, a arrêté le règlement concernant la répartition pour 1981 des quotas du Fonds européen de développement régional entre les dix Etats membres suite à l'adhésion de la Grèce :

Belgique	1,11
Danemark	1,06
Allemagne	4,65
Grèce	13,00
France	13,64
Irlande	5,94
Italie	35,49
Luxembourg	0,07
Pays-Bas	1,24
Royaume-Uni	23,80
Total	100,00

Le Conseil a souligné que cette répartition constituait une solution provisoire pour un an et sur une base ad hoc sans préjuger en rien ni la révision du règlement Feder devant intervenir en 1981, ni les solutions à retenir lors des adhésions ultérieures à la Communauté.

## MESURES SUPPLÉMENTAIRES EN FAVEUR DU ROYAUME-UNI

La Commission a pris (décembre 1980) les deux premières décisions de mise en œuvre des mesures spéciales en faveur du Royaume-Uni qui avaient été décidées le 30 mai 1980 par le Conseil des ministres.

Ces deux opérations comportent une contribution communautaire de 177,3 millions de livres sterling à des programmes de travaux publics au Pays de Galles et dans le Nord-Ouest de l'Angleterre.

Les programmes subventionnés qui ont été présentés par le gouvernement britannique sont pluriannuels, et c'est dans leur cadre que la Commission a choisi les catégories de travaux d'infrastructure qui sont éligibles à l'aide communautaire. Les interventions communautaires sont affectées à des dépenses publiques effectuées au cours de l'année budgétaire britannique 1980/81.

Le soutien communautaire se répartit comme suit :

	Nord-Ouest		Pays de Galles	
	Millions de livres	En % des dépenses publiques	Millions de livres	En % des dépenses publiques
Routes	15,9	30	24,6	30
Voies ferrées	12,0	30	6,0	30
Adductions d'eau et assainissement	15,6	30	9,3	30
Usines préconstruites	0,8	20	14,2	20
Télécommunications	48,6	30	30,3	30
<b>Total</b>	<b>92,9</b>		<b>84,4</b>	

La majeure partie de cette dépense (près de 100 millions de livres sterling) vient d'être versée aujourd'hui même au Royaume-Uni. Le solde sera engagé et versé en 1981, dès que le budget 1981 sera adopté.

## Cadre général

L'accord du 30 mai a autorisé le versement au Royaume-Uni, en relations avec sa contribution budgétaire de 1980, d'un montant de 1 175 millions d'unités de compte (658,7 millions de livres environ au taux de change actuel) qui seront versées en partie dans le cadre du mécanisme financier et en partie au titre des mesures supplémentaires.

Le Conseil a adopté le 27 octobre deux règlements donnant effet à ces versements. Il s'agit du règlement 2743/80 modifiant le règlement 1172/76 portant création d'un mécanisme financier, et du règlement 2744/80 instituant des mesures supplémentaires en faveur du Royaume-Uni.

Au titre du règlement 2744/80, le gouvernement britannique a soumis huit programmes spéciaux à la Commission. Outre le Pays de Galles et le Nord-Ouest ces programmes concernaient l'Ecosse, l'Irlande du Nord, le Nord, le Yorkshire et le Humberside, le Sud-Est. Le huitième porte sur un programme routier spécial.

La Commission a choisi les sous-programmes ou catégories d'investissement qui contribueront le plus au développement économique de ces régions du Royaume-Uni et qui renforceront le plus leurs liens avec l'ensemble de la Communauté européenne.

## GÉNÉRATEURS SOLAIRES A CELLULES PHOTOVOLTAÏQUES

A l'initiative du Commissaire Richard Burke, la première série de 18 centrales pilotes photovoltaïques destinées à démontrer que l'électricité peut être produite directement à partir de la lumière solaire même dans les parties les plus septentrionales de la Communauté européenne viennent d'être sélectionnées (décembre 1980) par la Commission en étroite collaboration avec les Etats membres.

L'examen est encore en cours au sujet de l'aide qui pourrait être accordée au titre du programme de recherche et développement en énergie solaire de la Communauté à deux autres centrales, l'une dans l'île de la Martinique, dans les Caraïbes, et l'autre en Grèce.

Le coût total des projets est de 30 millions d'unités de compte européennes (MUCE) environ, dont 1/3 sera inscrit au budget de la Commission.

La puissance des centrales ira des petites centrales de 30 kilowatts à une centrale de 300 kilowatts qui sera construite dans l'île allemande de Pellworm, dans la mer du Nord, au large des côtes du Schleswig-Holstein. Ce sera la plus grande installation au monde équipée de panneaux plans de silicium.

Ces cellules photovoltaïques fonctionnent non seulement sous la lumière solaire directe, mais également dans la lumière diffuse et même sous la pluie. C'est donc une source alternative d'énergie prometteuse qui pourrait aider à réduire la dépendance de la Communauté à l'égard du pétrole importé.

Les centrales seront construites par des consortiums internationaux comprenant des entreprises privées, des sociétés de distribution d'électricité, des universités, des administrations régionales et d'Etat. Il y aura au moins un projet dans chaque Etat membre et en Grèce.

Les applications peuvent être très variées, notamment : électrification des campagnes des îles, pompage de l'eau, désinfection et dessalement de l'eau dans les îles, fabrication de glace pour un entrepôt frigorifique agricole, approvisionnement en électricité d'un transmetteur de télévision et de radio et d'un centre de vacances, gestion et contrôle du réseau d'électricité d'un aéroport, production d'hydrogène pour une usine fabricant des semi-conducteurs.

Dans certains cas, les centrales pilotes photovoltaïques seront combinées avec d'autres générateurs d'énergie par exemple un générateur hydro-électrique au fil de l'eau, des éoliennes ou même des collecteurs solaires pour le chauffage d'une piscine dont les pompes seront actionnées par un générateur photovoltaïque. Dans de nombreux cas l'électricité en excédent des générateurs photovoltaïques alimentera le réseau public d'électricité.

Une centrale pilote sera installée près de Eufelios, usine d'énergie solaire d'un MW de la Communauté utilisant des miroirs et un cycle vapeur pour produire l'élec-



tricité, qui sera achevée à la fin de cette année. Ce sera une occasion unique d'effectuer une comparaison directe entre les générateurs solaires photovoltaïques et thermodynamiques.

## **DEUXIÈME SÉRIE DE PROJETS DE DÉMONSTRATION DE GAZÉIFICATION ET DE LIQUÉFACTION DU CHARBON**

La Commission a sélectionné (novembre 1980) une deuxième série de projets de démonstration pour la gazéification et la liquéfaction du charbon susceptibles d'obtenir l'aide de la Communauté d'un montant de 40 millions d'unités de compte (MUCE).

La Commission a choisi onze projets en Belgique, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie et au Danemark parmi les 23 projets qui ont été soumis à la suite d'un appel d'offres lancé en juillet dernier conformément au règlement adopté en 1978.

La Communauté offre de financer jusqu'à 40 % du coût des projets qui ont pour objet de démontrer la faisabilité des techniques de gazéification et de liquéfaction du charbon. Grâce à ces technologies, le charbon est destiné à jouer un rôle considérablement accru dans la palette énergétique de la Communauté jusqu'en 1990 et au-delà.

La moitié de la part de financement de la Communauté est remboursable en cas d'exploitation commerciale.

Une première série de projets a été approuvée par la Commission en novembre 1978, date à laquelle la phase initiale de 3 projets a reçu une aide égale à 11 485 000 MUCE.

L'aide totale accordée dépasse la limite de 50 MUCE fixée par le Conseil, sans pour autant excéder la marge de 10 % dont dispose la Commission. Le Conseil doit encore se prononcer sur la proposition qui lui a été transmise par la Commission il y a un an en vue de faire passer le montant de l'aide disponible de 50 MUCE à 100 MUCE.

## **LA SURVEILLANCE DE SERVICES DE TRANSPORTS MARITIMES DE LIGNES :**

**Extension aux échanges avec l'Extrême-Orient : préoccupation au sujet de la position concurrentielle des transporteurs maritimes soviétiques**

Le Conseil de ministres a adopté le 4 décembre 1980, une décision étendant, dans le temps et dans l'espace, les arrangements en matière de surveillance des transports maritimes, organisée pour la première fois dans le cadre de sa première décision du 19 décembre 1978. La nouvelle décision prévoit que le système de surveillance existant qui a commencé d'être appliqué le 1<sup>er</sup> janvier 1979 et qui concerne les transports maritimes de ligne effectués entre la Communauté d'une part et l'Amérique centrale et l'Afrique orientale d'autre part sera prolongé pour deux ans encore, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981. En outre, le Conseil vient de décider que les Etats membres entreprendront de recueillir des informations sur les transports effectués entre les Etats membres et l'Extrême-Orient (Japon, Taïwan, Hong-Kong, Malaisie, Singapour, République de Corée, Philippines, Thaïlande). La méthode détaillée de surveillance appliquée à l'Extrême-Orient sera fixée par le Conseil dans une décision ultérieure qui devra être prise le 31 mars 1981 au plus tard.

Les deux décisions du Conseil concernant la surveillance avec certains trafics maritimes clés de ligne au départ et à destination de la Communauté procèdent de la préoccupation au sujet de l'effet provoqué sur le transport maritime d'un Etat membre par les pratiques

de compagnies de transports maritimes soviétiques. Ces transporteurs semblent offrir des taux de fret qui ne suivent pas les règles de concurrence et que les compagnies de transports maritimes des pays à économie de marché ne peuvent pas concurrencer à long terme.

La surveillance exercée par les Etats membres sur les routes d'Amérique centrale et d'Afrique orientale a fourni des informations sur les services de transports maritimes de ligne effectués, sur les marchandises transportées et sur les tarifs pratiqués. Elle révèle que le comportement des flottes marchandes soviétiques est assez significatif pour justifier une préoccupation constante. Dans les échanges avec l'Extrême-Orient — beaucoup plus importants que les échanges avec l'Afrique orientale et l'Amérique centrale en volume et en valeur de tonnage transporté — les compagnies de transports maritimes des Etats membres sont en concurrence avec des transporteurs soviétiques de plus en plus actifs. En même temps, le chemin de fer transsibérien assure une part de plus en plus grande du transport par conteneurs entre la Communauté et l'Extrême-Orient.

Le Conseil de ministres a déjà envisagé, dans sa décision du 19 septembre 1978 concernant les activités de certains pays tiers dans le domaine des transports maritimes, que le Conseil puisse décider que les Etats membres appliquent conjointement des contre-mesures adéquates dans des cas où les intérêts de la Communauté en matière de transport maritime subiraient un effet préjudiciable dû aux activités de flottes de pays tiers ne respectant pas les règles de concurrence.

## **HARMONISATION DES LÉGISLATIONS DES ASSURANCES : ASSISTANCE TOURISTIQUE**

La Commission a adopté (décembre 1980), une proposition de directive en matière d'assistance touristique. Cette proposition modifiera la première directive du Conseil 73/239/CEE du 24 juillet 1973 concernant les assurances dommages. En introduisant dans cette directive une nouvelle branche d'assurance — l'assistance touristique — la proposition a pour objectif principal de soumettre au contrôle d'assurance une grande partie d'opérations d'assistance de voyage, à caractère d'assurance. En effet, le développement du tourisme au cours des dernières années a eu comme conséquence la naissance de nombreuses entreprises spécialisées qui couvrent toute une série d'accidents pouvant survenir au cours de voyage. De même, les Automobiles Clubs ont élargi leur champ d'activité en offrant au-delà des nombreux services de dépannage d'autres contrats d'assistance de voyage. En vue d'aboutir à une protection uniforme des bénéficiaires de tels contrats d'assistance dans la Communauté et de garantir la libre concurrence et la liberté d'établissement des organismes fournissant de telles opérations d'assistance à caractère d'assurance, il est nécessaire de les traiter, notamment en ce qui concerne leurs garanties financières, dans une large mesure comme les autres entreprises d'assurance dommages, pour lesquelles les dispositions de la première directive du Conseil 73/239/CEE s'appliquent.

En effet, les gouvernements nationaux ont tout naturellement ressenti le besoin d'exercer un certain contrôle sur les organismes offrant ces services : le grand public doit avoir la garantie qu'un organisme offrant des contrats d'assistance est réellement capable de répondre à ses engagements. La défaillance annoncée en août 1980 d'une compagnie d'assurance française, dont les contrats couvraient plus de 350 000 bénéficiaires, ne fait que souligner la nécessité d'assurer la stabilité financière de ces entreprises.



La proposition de directive prévoit entre autre :

- l'exclusion de l'application de la directive de certaines opérations d'assistance qui, dans plusieurs Etats membres, sont pratiquées par des Automobiles Clubs ou des organisations similaires ;
- des dispositions transitoires pour permettre aux entreprises qui n'exercent aucune activité d'assurance, sauf l'assistance, de s'adapter à l'application des dispositions de la directive 73/239/CEE.

Quant au calendrier, la Commission prévoit l'avis du Parlement Européen et du Comité Economique et Social pour le mois de mai 1981 et la décision du Conseil en novembre 1981.

La traduction des dispositions de la directive en droit national est prévue pour la fin 1982 et leur application pour la fin de 1983.

### UN NOUVEAU SYSTÈME D'INFORMATION

La Commission a donné une puissante impulsion au développement d'un système d'information européen en décidant (décembre 1980) d'accorder des crédits communautaires en faveur de 24 nouveaux systèmes informatisés à la suite de la mise en service du réseau Euronet-Diane.

Ces systèmes ont été sélectionnés parmi les 266 propositions présentées par plus de 200 sociétés commerciales, organisations à but non lucratif et organismes publics des Etats membres qui ont répondu à l'appel d'offres publié il y a un an.

Ils ont été sélectionnés par la Commission en collaboration avec le Comité de l'information et de la documentation scientifiques et techniques (CIDST). Les propositions retenues répondent aux objectifs de la Communauté qui consistent à améliorer l'accès à l'information scientifique, technique, sociale et économique pour les petites et moyennes entreprises des Etats membres, objectifs définis dans le deuxième programme d'action triennal adopté en octobre 1978.

Un total de 1 800 000 unités de compte européennes (UCE) sera investi dans cette première action, représentant 25 % des coûts de développement des projets sélectionnés sur une période de douze mois.

Les nouveaux systèmes de bases de données sélectionnés pour un soutien financier couvrent les domaines suivants : biomédecine et soins de santé (4 propositions), droit et réglementations (additifs alimentaires, conditionnement) (3), commerce, économie et finances (3), conservation de l'énergie (2), nouvelles technologies (2), agriculture (2), chimie et physique (2), biomécanique et ergonomie (1), environnement et écologie (1), construction navale (1), mines (1), matériel électronique (1), pluridisciplinaire (1).

Un second appel d'offres devrait être lancé au début de l'année 1982. Pour plus de détails, s'adresser à M. P.L. Van Velze, DG XIII, Marché de l'Information et Innovation, Boîte postale 1907, Luxembourg.

### ÉDITION D'UNE NOUVELLE CARTE DE LA COMMUNAUTÉ

A l'occasion du deuxième élargissement de la Communauté européenne à la Grèce au 1<sup>er</sup> janvier 1981, une nouvelle carte de la Communauté est éditée. Elle figure la Communauté européenne dans ses dimensions actuelles, dix pays membres (Belgique, Danemark, République fédérale d'Allemagne, Grèce, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni) et deux pays candidats (Espagne, Portugal).

La carte représente la Communauté européenne, ses dix Etats membres avec les régions et unités administratives telles que « Amt », Comté, département, « Nomos », province, « Regierungsbezirk », les capitales des Etats membres, des régions ; les chefs-lieux de province, de département. Le réseau hydrographique est tracé.

En cartouche figurent les départements d'outre-mer faisant partie de la Communauté et le Groenland, ainsi que les territoires d'outre-mer des pays candidats.

En outre, 13 pays entourant la Communauté sont totalement ou partiellement représentés (contenu simplifié) : Norvège, Suède, République démocratique allemande, Pologne, Tchécoslovaquie, Suisse, Autriche, Yougoslavie, Bulgarie, Albanie, Hongrie, Roumanie, Turquie et au sud le littoral de l'Afrique du Nord, Maroc, Tunisie, Algérie.

En encadré figurent 78 graphiques représentant des données de base des dix Etats membres et de la Communauté européenne face aux Etats-Unis et à l'Union soviétique, soit :

- population et superficie,
- produit intérieur brut par pays et par habitant,
- production d'énergie primaire et consommation d'énergie par habitant.

La carte est éditée par l'Office des publications officielles des Communautés européennes (B.P. 1003 Luxembourg) - Service auteur : Commission des Communautés européennes, division IX/C/11 « Coordination et préparation des publications » (rue de la Loi, 200 - 1049 Bruxelles, Belgique).

Prix de vente conseillé : 140 FB.

## III. - Relations extérieures

### PRÉFÉRENCES GÉNÉRALISÉES DE LA COMMUNAUTÉ EN FAVEUR DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT : NOUVEAU SCHÉMA POUR 1981

I. Le Conseil, lors de sa session des 15/16 décembre 1980, a approuvé le nouveau schéma des préférences généralisées pour l'année 1981. Les textes réglementaires seront publiés incessamment au Journal officiel des Communautés européennes. En effet, l'application initiale de 10 ans du système des préférences généralisées, que la Communauté a été la première à mettre en œuvre dès 1971, vient à expiration le 31 décembre 1980.

II. Dans ce contexte, le Conseil est également convenu que les préférences généralisées — qui sont octroyées de manière autonome par la Communauté en faveur des pays en développement — seront maintenues en vigueur pour une nouvelle période d'application de 10 ans qui coïncide d'ailleurs avec la stratégie pour le développement établie dans le cadre des Nations Unies pour la prochaine décennie 1981/90. En outre, le Conseil s'est déclaré prêt à examiner, avec un esprit ouvert, la situation telle qu'elle se présentera à la fin de la nouvelle période de 10 ans, en vue d'une prolongation ultérieure d'un schéma de préférences généralisées de la Communauté.

D'autre part, il convient de noter que, comme dans le passé, le schéma fera chaque année l'objet d'une révision par les instances du Conseil, afin de tenir compte des modifications pouvant intervenir dans la situation économique.



III. Le SPG des années 80 sera axé sur **certaines nouvelles orientations dans le domaine des produits industriels**. En effet, la Communauté a constaté que l'utilisation des avantages préférentiels au cours des années 70 s'était concentrée sur un nombre restreint des pays bénéficiaires ainsi que sur un nombre limité de produits qui par ailleurs faisaient l'objet de courants traditionnels d'exportations vers la CEE.

Afin d'assurer un meilleur équilibre de la distribution des avantages préférentiels, d'apporter une aide concrète au développement industriel d'un plus grand nombre de PVD et en particulier les moins avancés, ainsi que pour tenir compte de la position concurrentielle des producteurs de la CEE dans la perspective des années à venir, la Communauté a estimé dès lors que le nouveau SPG devrait s'articuler autour des lignes directrices ci-après. D'une part, il est apparu nécessaire d'introduire de façon graduelle et progressive une différenciation des avantages octroyés aux pays bénéficiaires, compte tenu notamment des changements intervenus dans la situation économique (il s'agira pour l'essentiel d'élargir autant que possible l'accès préférentiel en faveur des PVD qui en ont le plus besoin et en particulier des moins avancés et de limiter, pour des produits déterminés, les préférences dont bénéficient les pays considérés comme déjà très compétitifs). D'autre part, des dispositions ont été arrêtées qui devront permettre une simplification du fonctionnement du SPG.

IV. Dans l'optique générale esquissée ci-dessus, les **principales caractéristiques du SPG pour 1981** peuvent être résumées comme suit.

#### 1. Produits couverts par le SPG

Le SPG 1981 prévoit une franchise totale des droits de douane pour tous les produits industriels (dans la limite toutefois de certains montants ou volumes). En matière de produits agricoles transformés, l'offre de la Communauté comporte une exonération partielle, ou totale, pour environ 313 produits (mais sans limitation des importations préférentielles).

##### a) Produits industriels (y compris produits CECA).

Premièrement, la Communauté a décidé de supprimer les contingents et plafonds globaux, ce qui constitue une condition essentielle pour permettre une instauration de la différenciation entre pays bénéficiaires. Désormais, les montants préférentiels seront déterminés sur une base individuelle : la suppression du plafonnement global garantit ainsi à chaque bénéficiaire la possibilité d'utiliser le plafond ouvert. De même, le rétablissement des droits, s'il intervient par suite du dépassement du montant préférentiel, ne sera effectué qu'à l'égard du seul pays bénéficiaire dont les exportations préférentielles auront atteint ce plafond.

Deuxièmement, afin de simplifier la gestion du SPG, la Communauté a retenu deux catégories de produits (produits sensibles strictement contrôlés et produits non sensibles) au lieu de quatre groupes de produits qui caractérisaient le SPG des années 70. C'est ainsi que pour 64 produits industriels sensibles (dont 6 produits CECA), les importations préférentielles en provenance des pays très compétitifs seront gérées sous forme de contingents individuels, tandis que celles des autres bénéficiaires, seront gérées sous forme de plafonds individuels.

Dans ce contexte, il y a lieu de souligner que, en règle générale, les importations en provenance des pays bénéficiaires considérés comme les plus pauvres ne seront pas soumises à des contingents.

b) En ce qui concerne les **produits textiles**, le Conseil a estimé opportun de proroger pour un an le régime intro-

duit au 1<sup>er</sup> janvier 1980 (moyennant toutefois une augmentation de 2 % des quantités admises au bénéfice du SPG, en raison de l'élargissement de la Communauté en 1981). La Communauté ne dispose pas encore d'éléments complets lui permettant d'apprécier le fonctionnement du système actuel, car ces statistiques ne seront exploitables que dans le courant de l'année prochaine. Il est entendu que cette prorogation ne préjuge pas les modalités de l'offre communautaire au cours des années ultérieures.

En ce qui concerne les **produits de jute**, les droits sont totalement suspendus à l'égard des pays tiers principaux fournisseurs qui ont conclu avec la Communauté des accords d'autolimitation de leurs exportations de certains produits de jute (Inde, Bangladesh) ou qui se sont engagés à conclure, le cas échéant, de tels accords (Thaïlande). Pour 1981, la franchise dont les pays bénéficiaires concernés jouissent actuellement sera maintenue et sera étendue au Népal et aux autres PVD les moins avancés.

Pour les **produits de coco**, les droits sont totalement suspendus à l'égard de l'Inde et du Sri Lanka. Le Conseil a décidé qu'en 1981, le bénéfice de la franchise sera maintenu à l'égard de ces deux pays et étendu également aux PVD les moins avancés.

c) En ce qui concerne les **produits agricoles transformés**, le Conseil a marqué son accord sur :

- une augmentation de la marge préférentielle pour 36 produits déjà inclus ;

- la franchise ou l'exemption du droit pour 6 produits (noix de muscade, préparation contenant des extraits de malt, produits à base de céréales et certaines levures) et

- l'introduction de quelques nouveaux produits (épices : thym et laurier) ;

- l'inclusion d'un nouveau produit (farine de poisson) au bénéfice exclusif des PVD moins avancés.

En outre, le Conseil est convenu de maintenir les préférences pour les produits agricoles soumis à contingent (ou plafond) moyennant une augmentation forfaitaire de 2 % en raison de l'adhésion de la Grèce.

Enfin, on relèvera que la Chine est également admise parmi les bénéficiaires pour ce qui concerne les jus de fruits tropicaux et le beurre de cacao.

#### 2. Bénéficiaires.

La liste des bénéficiaires pour 1981 comprendra un 123<sup>e</sup> pays, à savoir le Zimbabwe.

Il est à noter par ailleurs que la Chine et la Roumanie continueront à bénéficier de préférences selon des modalités particulières.

#### 3. PVD les moins avancés.

Conformément à la résolution 96 (IV) de la CNUCED, la Communauté a pris toute une série de mesures en faveur des PVD les moins avancés. Dans le schéma 1981, ces pays jouissent — sans aucune limitation — de la franchise totale pour tous les produits industriels (y compris les textiles). Ils bénéficieront également de la franchise pour tous les produits agricoles inclus dans le SPG (toutefois, en ce qui concerne le tabac et l'ananas, la franchise est accordée dans la limite des contingents retenus). En outre, un nouveau produit (farine de poisson) sera inclus dans le schéma à leur bénéfice exclusif.

#### RELATIONS AVEC LES ETATS-UNIS

Lors de sa session des 15/16 décembre 1980, le Conseil a marqué son accord sur une déclaration relative aux questions concernant certaines importations en provenance des Etats-Unis.

#### Le Conseil

— a fait état des préoccupations que lui inspirent les mesures en matière de prix de l'énergie et les restrictions des importations décidées par les Etats-Unis et l'avantage artificiel dont bénéficient ainsi les exportateurs de ce pays pour une série de produits tels que les textiles synthétiques de même que certains produits chimiques ;

— a constaté les augmentations de certaines importations en provenance des Etats-Unis dans la Communauté, en particulier dans certaines de ses régions, et les niveaux élevés qu'ont atteints ces importations ;

— a constaté que ces facteurs continuent à provoquer des tensions accrues dans le système ouvert des échanges en cette période de dépression en matière commerciale, en augmentant l'effet relatif des importations sur la production ;

— a constaté que, les exportations vers la Communauté de certains produits en provenance des Etats-Unis faisant en outre l'objet de dumping, des droits anti-dumping ont été imposés sur certains de ces produits en provenance de ce pays et que d'autres cas sont actuellement en cours d'examen ;

— a rappelé que les négociations bilatérales entre la Communauté européenne et les Etats-Unis en vertu de l'article XXIII paragraphe 1 du GATT qui ont été menées jusqu'à présent n'ont abouti à aucun résultat satisfaisant ;

— a rappelé en outre qu'un groupe d'étude ad hoc conjoint composé de représentants des gouvernements et des industries des Communautés et des Etats-Unis vient d'être institué pour examiner certains problèmes qui se posent dans le secteur de la pétrochimie ;

— a estimé que l'évolution de la situation nécessite une initiative nouvelle est plus énergique et a invité la Commission à poursuivre de toute urgence les pourparlers avec le gouvernement des Etats-Unis concernant l'ensemble des problèmes en vue de dégager des solutions, et de faire rapport le plus tôt possible au Conseil, le premier rapport devant être présenté en février.

#### RELATIONS AVEC LES PAYS ACP ET LES PTOM

Le Conseil a arrêté, lors de sa session des 15/16 décembre 1980, la décision relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à la Communauté économique européenne et les déclarations y afférentes.

La décision d'association des PTOM entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1981, en même temps que la deuxième Convention ACP-CEE de Lomé. Elle confère aux pays et territoires d'outre-mer (relevant de la République française, du Royaume-Uni ainsi que des Pays-Bas) des droits et avantages similaires à ceux que donne la nouvelle convention de Lomé aux Etats ACP. Cette décision sera valable jusqu'au 28 février 1985.

Le Conseil a arrêté en outre, dans les langues des Communautés, les règlements :

— concernant la conclusion de l'accord intérimaire entre la Communauté économique européenne et la République du Zimbabwe ;

— concernant l'application par anticipation de certaines dispositions de la deuxième Convention ACP-CEE afférentes aux échanges en ce qui concerne la Zimbabwe.

Les actes relatifs au Zimbabwe ont comme effet d'accorder à cet Etat, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1981, le même régime d'échanges commerciaux avec la Communauté que celui qui est en vigueur entre la Communauté à dix et l'ensemble des Etats ACP. Les autres dispositions de la deuxième Convention de Lomé (aide financière, Stabex, coopération industrielle et agricole, etc.) seront applicables au Zimbabwe lorsque l'accord d'accession, signé à Luxembourg le 4 novembre 1980, aura été ratifié par tous les Etats signataires et conclu par la Communauté.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA DEUXIÈME CONVENTION DE LOMÉ LE 1<sup>er</sup> JANVIER 1981

La deuxième Convention de Lomé, signée le 31 octobre 1979, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1981, les procédures de ratification ayant été achevées, avant la fin novembre 1980, dans les 9 Etats membres de la Communauté et dans plus des 2/3 des pays ACP. Rappelons que la première Convention de Lomé est venue à expiration le 1<sup>er</sup> mars 1980.

La Convention de Lomé 2 viendra à expiration le 28 février 1985.

#### Entre les deux Conventions la continuité a été assurée

L'année 1980 (et plus particulièrement la période comprise entre l'échéance de Lomé 1 et l'entrée en vigueur de Lomé 2) n'a pas été, pour la coopération CEE-ACP, une année creuse : dans de nombreux domaines les actions engagées au titre de Lomé 1, notamment en matière de coopération financière, se poursuivent ; certaines dispositions de Lomé 2 ont été mises en vigueur par anticipation, dès le 1<sup>er</sup> mars 1980 ; la préparation de la mise en œuvre des dispositions nouvelles a été activement menée ; la vie « institutionnelle » de la Convention a été marquée par d'importantes réunions ; enfin, les négociations avec le Zimbabwe ont abouti le 4 novembre 1980 à la signature du traité d'adhésion de ce pays à la nouvelle Convention.

#### 1. Anticipation du nouveau régime commercial

Dès le 1<sup>er</sup> mars 1980 ont été appliquées, au moyen de mesures transitoires, plusieurs dispositions importantes de la nouvelle Convention. C'est le cas notamment du régime commercial, y compris donc les améliorations apportées par Lomé 2 par rapport à Lomé 1. Il en va de même pour les règles applicables au Stabex pour l'exercice 1980.

#### 2. La poursuite de l'application de Lomé 1

La mise en œuvre du 4<sup>e</sup> FED se poursuit : à l'échéance de Lomé 1, 63 % des crédits du 4<sup>e</sup> FED avaient été engagés ; ce pourcentage se situe aux environs de 90 % à la fin 1980, témoignant de l'accélération des réalisations au cours de l'année précédant la mise en œuvre des moyens nouveaux disponibles au titre du 5<sup>e</sup> FED. Pour cette même année les paiements ont atteint 650 millions d'UCE, soit 44 % du total des paiements effectués par le 4<sup>e</sup> FED depuis le début de ses opérations.

**Clôture du Stabex « Lomé 1 » :** c'est en 1980 également qu'ont été traités les dossiers relatifs à la compensation des pertes de recettes d'exportation au titre de l'exercice 1979, mettant ainsi un terme aux opérations du Stabex pour les cinq années couvertes par Lomé 1 (1975-1979). Au total, les transferts se sont élevés à 377,5 Mio d'UCE sur une dotation de 382 MUCE, le reliquat étant ajouté à la dotation prévue par Lomé 2 (557 Mio UCE).

L'exercice 1980 sera couvert par la nouvelle Convention et relèvera donc des dispositions plus favorables prévues par celle-ci. D'ores et déjà des avances ont été consenties à ce titre à 6 pays ACP pour un montant total de 36,6 Mio UCE.

#### 3. Vie institutionnelle : d'importantes réunions

Le Conseil CEE-ACP réuni à **Nairobi**, les 8 et 9 mai 1980, dernière réunion ministérielle conjointe avant l'entrée en vigueur de Lomé 2, a été marqué surtout par l'accueil fait à la demande d'accession du Zimbabwe. Cette réunion « charnière » a permis toutefois aux pays ACP d'exprimer leurs préoccupations et de marquer leur intérêt sur cer-



tains aspects de la coopération CEE-ACP, en liaison avec la mise en vigueur de la nouvelle Convention, préfigurant ainsi certains des thèmes qui seront évoqués lors du **premier Conseil conjoint « Lomé 2 »** au courant du printemps 1981.

En outre, la liaison entre la politique de Lomé et l'évolution générale des rapports Nord-Sud, évoquée pour la première fois avec autant de netteté à Nairobi, était soulignée également lors des débats de l'**Assemblée consultative CEE-ACP** et de son comité paritaire à Luxembourg (24-28 septembre 1980).

Les résolutions adoptées à cette occasion sur base du **rapport de Mme K. Focke** constituent par ailleurs un document de référence du plus haut intérêt à la fois quant au bilan de Lomé 1 et aux perspectives de Lomé 2. Il en est de même du **rapport de M. K. Wawrzik** et de la résolution votée par le Parlement européen le 20 novembre 1980.

#### 4. Préparation de la mise en œuvre de Lomé 2

a) La **préparation de la mise en œuvre du 5<sup>e</sup> FED** a été engagée dès l'automne 1979 et menée à un rythme soutenu. Il s'agirait en effet de faire en sorte que dès le début de 1981 puissent être engagés des financements nouveaux au titre de projets nationaux ou régionaux. Dans ce but des missions de « **programmation** » se sont rendues dans 54 pays ACP, missions qui se sont traduites par l'établissement pour chacun de ces pays d'un « **programme indicatif** ». Ce programme précise :

- le **volume des financements** dont chaque pays pourra disposer pour ses projets de développement, cette indication étant donnée sous forme de fourchette, en précisant la répartition entre subventions et prêts spéciaux. (Ce montant « programmable » ne comprend pas, bien entendu, les interventions dont pourrait bénéficier chaque pays au titre du Stabex, du Symim, des aides d'urgence, ni celles qui relèvent des prêts normaux de la BEI ou des capitaux à risque).
- Les **priorités sectorielles** selon lesquelles chaque pays ACP entend affecter ces ressources.
- Un **calendrier indicatif d'échelonnement** des engagements tout au long de la Convention, l'objectif étant à cet égard d'établir des objectifs minima quant au rythme des engagements mais en aucune façon des « plafonds ».
- Dans la mesure du possible des **projets spécifiques**, clairement identifiés, susceptibles de passer sans délai à la procédure d'instruction.
- Les projets de **caractère régional** auquel chaque pays accorde un intérêt particulier.

Bien que les interventions de la **Banque Européenne d'Investissement** ne donnent pas lieu à l'établissement de tels programmes, ses représentants se sont livrés à un exercice parallèle le plus souvent conjointement aux missions de programmation du FED, afin d'identifier le plus rapidement possible les projets intéressant chaque pays.

Un premier bilan de l'exercice de programmation permet de relever les indications suivantes :

- La répartition des ressources « programmables » met en évidence l'effort particulier qui sera consenti en faveur des **pays les moins développés**, des pays enclavés et des pays insulaires :
- les 36 pays les moins développés, représentant 44,4 % de la population de l'ensemble des ACP se voient attribuer 64 à 66 % des aides programmables ;
- les pays enclavés (19 % de la population) : 33 à 34 % ;
- les pays insulaires (5,8 % de la population) : 10 à 11 %.

S'agissant de la répartition sectorielle la priorité accordée au **développement rural**, déjà manifeste lors de Lomé 1, est encore plus marquée : 40 % des ressources programmées devraient y être affectées. Viennent ensuite : le secteur des transports et communications :  $\pm 20\%$  ; le secteur social (éducation, formation, santé) :  $\pm 10\%$  ; le secteur industriel — énergie — mines : 8 % (mais dans ce domaine les interventions les plus importantes seront réalisées par la BEI) ; l'habitat et l'urbanisme : 8 %.

S'agissant de la coopération régionale pour laquelle la Convention a réservé un montant de 600 millions d'UCE, une première tranche pourrait être programmée dans les premiers mois de 1981. Dans ce contexte on notera l'appui constant de la Communauté et de ses Etats membres aux initiatives prises par les ACP dans le but de renforcer la coopération et l'intégration régionale, appui qui s'est manifesté tout récemment encore par sa participation à la Conférence pour le développement de l'Afrique Australe à Maputo (27-28 novembre).

Il faut mentionner enfin, compte tenu de l'importance croissante des **cofinancements** avec d'autres bailleurs de fonds et notamment avec les **Fonds arabes**, l'approfondissement des relations entre la Commission et ces organismes, approfondissement dont témoignent les réunions organisées à Bruxelles le 17 juin et à Koweït le 19 novembre 1980. Cette collaboration plus systématique ne manquera pas de se traduire, au cours de la période couverte par Lomé 2, par la mobilisation conjointe de moyens financiers accrus au bénéfice des pays ACP, notamment en ce qui concerne les grands projets.

#### b) Autres travaux préparatoires

La préparation du démarrage de Lomé 2 s'est poursuivie également dans d'autres domaines. On citera notamment :

- la réorganisation du Centre de Développement Industriel (CDI) et l'établissement de son programme de travail et de son budget pour 1981,
- la mise en place du Comité de coopération agricole et du Centre technique de coopération agricole et rurale (en cours),
- le lancement d'une étude, confiée à un groupe d'experts de haut niveau, portant sur les possibilités de « mobiliser des ressources financières supplémentaires qui permettraient de disposer d'importantes ressources en capital pour le développement industriel »,
- l'instauration d'un groupe d'experts CEE-ACP sur la fourniture de produits agricoles disponibles dans la Communauté,
- les travaux préparatoires à la mise en œuvre du nouveau système applicable aux produits miniers (SYS-MIN),
- la préparation de la mise en œuvre des nouvelles dispositions concernant la promotion commerciale.

#### 5. Le groupe CEE-ACP s'élargit...

La 2<sup>e</sup> Convention de Lomé a été signée par la Communauté des 9 et 57 pays ACP. Depuis lors deux pays ACP ont accédé à la Convention : les îles Kiribati et St-Vincent. L'acte d'accession du Zimbabwe a été signé, mais doit encore faire l'objet des ratifications parlementaires. Enfin, la procédure d'accession de Vanuatu (ancien condominium franco-britannique des Nouvelles Hébrides) est en cours. Les Etats ACP seront alors au nombre de 61.

Au 1<sup>er</sup> janvier la Grèce deviendra le 10<sup>e</sup> membre de la Communauté, et de ce fait, un nouveau partenaire de la

Convention : la Grèce sera donc appelée à contribuer au financement du 5<sup>e</sup> FED, de même qu'elle sera liée par tous les engagements pris par la Communauté vis-à-vis de ses partenaires. Toutefois, des mesures transitoires lui seront applicables dans le domaine commercial, parallèlement au régime transitoire dont ce pays bénéficiera au sein même de la Communauté. Ceci implique que les droits de douane ou taxes d'effet équivalent appliqués par la Grèce aux produits originaires des pays ACP seront supprimés progressivement à partir de 1981 : les modalités précises de ce dispositif seront établies par un protocole en cours de négociations avec les ACP, un régime provisoire étant appliqué jusqu'au 31 mars 1981.

#### LIVRAISON DE PRODUITS AGRICOLES A LA POLOGNE

Le Conseil européen de Luxembourg des 1<sup>er</sup> et 2 décembre 1980 avait marqué la disponibilité des Neuf à répondre, dans la mesure de leurs moyens, aux demandes de soutien économique qui leur ont été adressées par la Pologne.

Le Conseil, suite aux besoins urgents en matière de produits agricoles et alimentaires que la Pologne a fait connaître aux autorités communautaires, a décidé, lors de sa session des 15/16 décembre 1980, que dans les circonstances présentes et à titre de mesure exceptionnelle, la Communauté ouvrira à la Pologne des possibilités d'achat à des prix favorables pour les produits et quantités suivants :

Sucre	50 000 tonnes
Beurre	30 000 tonnes
Lait entier en poudre	3 000 tonnes
Viande de bœuf	15 000 tonnes
Viande de porc	35 000 tonnes
Graines de colza	40 000 tonnes
Huile d'olive	600 tonnes
Orge	100 000 tonnes
Seigle	100 000 tonnes
Riz	25 000 tonnes

#### AIDE D'URGENCE

Suite à la demande des autorités de l'île de Montserrat pour une aide destinée à financer une partie du programme de travaux urgents entrepris immédiatement après le passage du cyclone « Allen » — le coût global approximatif de ce programme étant de 660 000 UCE — le Conseil, lors de sa session des 15/16 décembre 1980, a marqué son accord pour que la Commission mette à la disposition des autorités de l'île de Montserrat un montant de 150 000 UCE à titre d'aide communautaire d'urgence.

Il est rappelé que la Communauté avait accordé, après que le cyclone « Allen » eût touché les Caraïbes les 4 et 5 août 1980, des aides d'urgence à la Martinique et à la Guadeloupe (700 000 UCE), à l'île de Sainte-Lucie et à la Jamaïque (300 000 UCE chacune) et aux populations de Haïti via des organismes internationaux (400 000 UCE).

# DROIT SOCIAL

numéro spécial

## LES CONTRATS DE TRAVAIL A DURÉE DÉTERMINÉE

### sommaire

#### Introduction

— **Le droit du travail, la crise, les contrats de travail à durée déterminée**, par Jean-Jacques DUPEYROUX, Directeur du Département du Droit du Travail de l'Université de Droit, d'Economie et de Sciences sociales de Paris

#### Première partie : Première approche

— **Plasticité du capital et nouvelles formes d'emploi**, par Gérard LYON-CAEN, Professeur à l'Université de Paris I, Directeur du Centre de Recherches de Droit social

— **Une loi d'opportunité bien accueillie par le patronat**, par Raymond DARCEL, Secrétaire général du Service juridique de l'Union régionale parisienne C.F.T.D.

— **Contrats de Travail à durée déterminée et évolution des indicateurs du marché du travail**, par Gérard VANDERPOTTE

— **Premier inventaire des difficultés d'interprétation et d'application de la loi relative au contrat de travail à durée déterminée**, par Pierre SAINT-JEVIN

#### Deuxième partie : analyse des principaux problèmes

— **Les nouveaux contrats de travail à durée déterminée**, par Gérard COUTURIER, Professeur à la Faculté de Droit de Dijon

— **Le renouvellement des contrats de travail à durée déterminée après la loi du 3 janvier 1979**, par Jean PELISSIER, Professeur de Droit du Travail à l'Université Jean-Moulin (Lyon III)

— **Réalité du terme et volonté des parties dans les contrats de travail à durée déterminée**, par Guy POULAIN, Maître-Assistant, Chargé de Conférences à la Faculté de Droit et des Sciences politiques de Strasbourg

— **La rupture anticipée du contrat de travail à durée déterminée**, par André DUNES, Rédacteur en chef des Editions Dalloz

— **Contrats de travail à durée déterminée et indemnisation du chômage**, par Thierry BERANGER, Assistant du Directeur de l'U.N.E.D.I.C.

#### En marge

— **Le particularisme du droit du travail dans les chantiers du bâtiment et des travaux publics**, par Dominique LARGER

#### Conclusion

— par Jean LAROQUE, Président de la chambre sociale de la Cour de Cassation

#### Annexe

— **Texte de la loi n° 79-11 du 3 janvier 1979 relative au contrat de travail à durée déterminée**

### NUMÉROS SPÉCIAUX PARUS EN 1980

**Le partage du travail .— La médecine du travail et le droit .—  
Les nouveaux prud'hommes .— Les contrats de travail à durée déterminée.**

**DROIT SOCIAL 3, rue soufflot 75005 PARIS. Tel. 634 10 30**

# DROIT SOCIAL

Numéros spéciaux parus en 1980

Le partage du travail (janvier 1980)

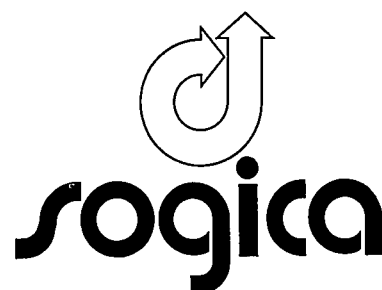
La médecine du travail et le droit

Les nouveaux prud'hommes

Les contrats de travail à durée déterminée

## DROIT SOCIAL

3, rue Soufflot - F - 75005 PARIS  
Tél. (1) 634.10.30



personnel temporaire pour  
**la manutention  
l'industrie  
le bureau**

### AGENCES

#### PARIS

75004	1, rue du Renard	Tél. 272.86.50
75014	101-103, av. du Général Leclerc	Tél. 540.86.46
75013	20-22, rue Bobillot	Tél. 580.34.90
75018	18, av. Marx Dormoy	Tél. 200.25.44

#### BANLIEUE

92600 ASNIERES	32, rue P. Brossolette	Tél. 790.91.22
93120 LA COURNEUVE	29, av. P.V. Couturier	Tél. 836.60.60
92000 NANTERRE	8, av. Georges Clémenceau	Tél. 724.22.33

#### PROVINCE

80000 AMIENS	53, rue des Jacobins	Tél. 91.79.20
90000 BELFORT	13, rue Thiers	Tél. 22.03.68
33000 BORDEAUX	121, rue du Palais Gallien	Tél. 44.94.77
60100 CREIL	4/6, Rue E. Dolet	Tél. 425.40.97
60200 COMPIEGNE	33, rue Jeanne d'Arc	Tél. 420.20.26
59500 DOUAI	10, rue du Cantelau	Tél. 87.41.84
76600 LE HAVRE	5, rue Ph. Lebon	Tél. 24.01.53
59000 LILLE	1, rue Saint Sauveur	Tél. 52.08.12
78200 MANTES	33, av. du Président Roosevelt	Tél. 094.14.29
68200 MULHOUSE	91, avenue de Colmar	Tél. 59.44.44
76100 ROUEN	33, rue Malherbe	Tél. 62.31.62
31000 TOULOUSE	20, rue Matabiau	Tél. 537.74.47

CAUTION SOCAMETT

## OFFRE SPÉCIALE RÉSERVÉE AUX LECTEURS DE LA REVUE DU MARCHÉ COMMUN



### CAFÉ DE LA PAIX, 1862 À NOS JOURS

120 ans de vie parisienne l'histoire d'un des plus célèbres cafés parisiens, par Pascal BOISSEL

**UN CADEAU DE GRANDE CLASSE  
AU PRIX DE 230 F PORT COMPRIS  
AU LIEU DE 300 F PRIX PUBLIC**

Un ouvrage de luxe de 256 pages, qui comporte plus de 300 photographies et illustrations pour la plupart inédites, ainsi qu'un extrait du livre d'or du Café de la Paix. Cet authentique livre de la collection retrace l'histoire de ce célèbre

établissement et du quartier de l'Opéra depuis le Second Empire jusqu'à nos jours à travers les événements, les modes, l'ambiance de ce lieu de rencontres privilégié et les personnalités qui ont fait l'actualité parisienne.

## OFFRE SPÉCIALE RÉSERVÉE AUX LECTEURS DE LA REVUE DU MARCHÉ COMMUN

BON DE COMMANDE A RETOURNER AUX ÉDITIONS TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES  
3, rue Soufflot 75005 PARIS

NOM \_\_\_\_\_

(en capitales)

ADRESSE \_\_\_\_\_

Désire recevoir \_\_\_\_\_ exemplaire(s) du livre du Café de la Paix  
au prix de 230 F T.T.C. l'exemplaire (Port Compris).

Mode de règlement :

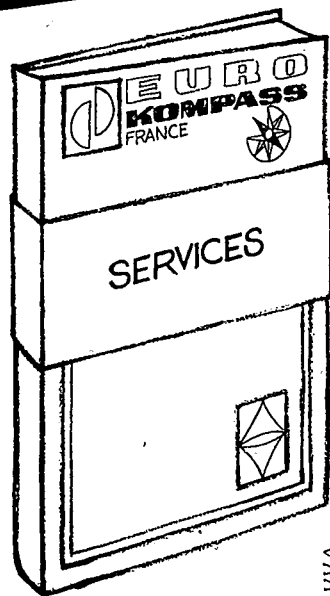
☐ Chèque bancaire de F \_\_\_\_\_ à l'ordre de ANWILE ÉDITIONS ☐ Contre remboursement (+ 15 F)

**LES UTILISATEURS DU KOMPASS  
SONT SOUVENT DE GRANDS  
CONSOMMATEURS DE CARTES  
DE CREDIT.**



Un hasard qui se répète, ce n'est plus du hasard.

Si les utilisateurs du KOMPASS prennent souvent l'avion, utilisent les cartes de crédit, les cartes de location de voiture, c'est tout simplement parce qu'ils bougent. Leur temps est précieux, ils vont droit à l'essentiel : à l'efficacité commerciale, avec l'accès direct aux 60.000 entreprises du KOMPASS : la meilleure base pour un fichier de prospection ; à l'efficacité d'achat, grâce à la nomenclature de 35.000 produits du KOMPASS : la bible des appels d'offres. Ils bénéficient d'une information à jour, grâce aux visites systématiques à la source que rendent chaque année nos 80 enquêteurs. Les utilisateurs du KOMPASS savent qu'en plus de l'annuaire universel de l'industrie, KOMPASS offre une gamme complète de services régionaux, sectoriels ou nationaux intégrant les nouvelles tendances de la télématique. Dès aujourd'hui, la base de données informatisées KOMPASS est opérationnelle. Vous pouvez l'interroger pour l'information la plus fraîche. Et dès aujourd'hui, le rapprochement DAFSA/SNEI prépare l'avènement d'une nouvelle banque de données industrielles et financières reconnue par le Ministère de l'Industrie comme un projet essentiel à notre économie.



**Pour les entreprises qui bougent: Kompass,  
la première banque de données industrielles française.**

LE KOMPASS EST EDITE PAR LA S.N.E.I. - 22, AV. F.D. ROOSEVELT 75008 PARIS - 359.37.59. LA DERNIERE EDITION VIENT DE PARAITRE.

**IMPRIMÉ EN FRANCE**